

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 161]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 11, 2010/ज्येष्ठ 21, 1932

No. 161]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 11, 2010/JYAISTHA 21, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 जून, 2010

सं. टीएमपी/53/2009-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं टीएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/53/2009-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मई, 2010 के 4थे दिन पारित)

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अनिकल्प, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर प्रस्तावित पूर्व घाट 1क में थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के अभियंत्रित प्रहरण के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव में कुछ कमियाँ थीं। प्रस्तावित सुविधा के प्रत्यक्ष फायदे नहीं भेजे गए थे। इस प्रस्ताव के साथ मसौदा दरमान नहीं भेजा गया था और कुछ कारकों के संदर्भ में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के विपथन के कारण स्पष्ट नहीं किए गए थे। वीपीटी ने साध्यता रिपोर्ट की प्रति और इस संबंध में परामर्श किए जाने वाले उपयोक्ताओं/लघुसूचीयित बोलीदाताओं अथवा भावी आवेदकों की सूची भी नहीं भेजी थी। इसलिए, प्रस्ताव दिनांक 26 नवम्बर 2009 बृहत् प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह के साथ पत्र दिनांक 4 दिसम्बर 2009 द्वारा वीपीटी को वापस भेज दिया गया था।

2. वीपीटी ने पहले प्राधिकरण द्वारा उठाए गए कुछ दिन्दुओं को संबोधित करते हुए अपने पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है।

3. प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i). वीपीटी ने अपने आंतरिक हारबर में पूर्व घाट 1क में थर्मल कोयला और स्टीम कोयला की तटीय लदाई के लिए डीबीएफओटी आधार पर समेकित अभियंत्रीकृत लदाई टर्मिनल के रूप में टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव किया है।
- (ii). प्रत्यक्ष फीचर:
- | | | |
|--------------------------------|---|--|
| (क). प्रस्तावित बर्थ की लम्बाई | — | 280 मी० |
| (ख). अपरण चौड़ाई | — | 22.5 मी० |
| (ग). ड्राफ्ट | — | वीपीटी की गहरा करने की योजनाओं के साथ विधिवत् सिंक्रोनाइजिंग करते हुए स्तरों में 14 मी० ड्राफ्ट पोतों को सेवा प्रदान करना। |
- (घ) भंडारण क्षेत्र — 67.00 लाख टन प्रतिवर्ष की स्टेकिंग क्षमता के साथ 25 एकड़।
- (iii). टर्मिनल की क्षमता:
- (क) पत्तन ने क्लार्कसन रजिस्टरी के अनुसार पोत तैनाती पैटर्न के आधार पर हैंडी और हैंडीमेक्स पोतों (40000 डीडब्ल्यूटी) की 16 प्रतिशत हिस्सेदारी और पेनामेक्स पोतों (80000 डीडब्ल्यूटी) की 84 प्रतिशत हिस्सेदारी परिकल्पित की है।
- (ख). आयातित स्टीम कोयला का 3 मिलियन टन प्रतिवर्ष निकटवर्ती पत्तनों को तटीय संचलन के लिए वापस लदाई के रूप में परिकल्पित किया गया था।
- (ग). सर्वोत्तम घाट क्षमता दिशानिर्देशों में प्रतिमानकों के अनुसार हैंडी और हैंडी आकार और पेनामेक्स पोतों तथा जलयान दिवस आउटपुट (लदाई दर) की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर उनकी तत्संबंधी स्टेकयार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए दो कार्गो मदों की स्टेकिंग के लिए समान रूप से आवंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

यार्ड क्षमता की गणना में देखे गए प्रतिमानकों से विपथनों और विपथनों के लिए वीपीटी द्वारा दिए गए कारणों को निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:-

मद	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिमानक	वीपीटी द्वारा सुविचारित	विथनों के लिए वीपीटी द्वारा दिए गए कारण
I. थर्मल कोयला			
(i). मात्रा जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र स्टेक की जा सकेगी	3 टन प्रति वर्ग मी०	5 टन प्रति वर्ग मी०	कोई कारण नहीं दिए गए हैं।
(ii). टर्नओवर अनुपात	12	30	दिशानिर्देशों के अनुसार विराम समय प्रतिमानक 25 दिन है जोकि कार्गो के 12 घुमाव देता है। जैसाकि प्रमुख उपयोक्ता एजेंसियों में से निर्धारित है, पत्तन स्टॉकपाइल में 7 दिन कार्गो अपेक्षा (न्यूनतम वस्तुसूची) रहने की उम्मीद है और कार्गो पत्तन से हटाया जाएगा, जब कभी भी आयात किया जाएगा। इसलिए, 10 दिनों का विराम समय उपयुक्त माना गया है और इस आधार पर स्टॉकपाइल का टर्नओवर अनुपात 30 परिगणित होता है।

II. स्टीम कोयला			
(i). मात्रा जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र स्टेक की जा सकेगी	3 टन प्रति वर्ग मी०	4 टन प्रति वर्ग मी०	कार्गो की प्रकृति के मद्देनजर भार में हल्का और धूलपूर्ण कार्गो बिना नमी और 5 मी० की स्टेक ऊंचाई के (जैसाकि स्टीम कोयला आयातकों में से एक से लिया गया है, 4 टन कार्गो प्रति वर्ग मी० स्टेक लगाया जा सकता है)। (5 मी० x 0.833 प्रति घन मी०)
(ii). टर्नओवर अनुपात	12	30	मद सं. I (ii) में यथा उल्लिखित।

(ड). दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता का निम्नतर अर्थात् 6.70 एमटीपीए अपक्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में माना गया है।

(iv). परियोजना की पूंजी लागत:

परियोजना की कुल पूंजी लागत ₹0 26971.28 लाख अनुमानित की गई है। अपक्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत अनुमानों का ब्रेकअप नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	समूह	राशि
(1)	कार्गो प्रहरण गतिविधि	
	(क). सिविल निर्माण लागत	361.14
	(ख). अभियांत्रिक और बिजली कार्य	18285.97
	(ग). विविध (सिविल और अभियांत्रिक लागत का 5 प्रतिशत)	932.36
	जोड़	19579.47
(2)	वर्धित गतिविधि	
	(क). बर्थ के निर्माण की लागत	5200.44
	(ख). स्लोप सुरक्षा कार्यों की लागत	826.90
	(ग). बर्थ जुड़नार	180.29
	(घ). भूमि सुधार	590.84
	(ड). बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	593.34
	जोड़	7391.81
	कुल परियोजना लागत	26971.28

(क). सिविल लागत के संबंध में, वीपीटी ने मौजूदा ढांचे को नष्ट करने की लिए लागत पर विचार किया है। इसके अलावा, इसने सिविल लागत के अधीन क्षेत्र अल्यूमिनेशन की लागत पर विचार किया है जिसे मानक सूची में अभियांत्रिक और बिजली कार्यों कल लागत के अधीन समूहित किया गया है और दूसरी तरफ इसने अभियंत्रिक और बिजली कार्यों के अधीन दिशानिर्देशों में सिविल लागत के अधीन विनिर्दिष्ट स्थानांतरण टॉवर्स की लागत विचार किया है। इसके अलावा, वीपीटी ने फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की मानक सूची में निर्धारित रेलवे ट्रैकों, कन्वेयर गैलरियों, वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊस, मार्शलिंग यार्ड, सड़कें, आदि की लागत पर विचार नहीं किया है।

(ख). वीपीटी ने सिवाय वैगन टिपलर और क्रनों के दिशानिर्देशों में उल्लिखित प्रतिमानकों के अनुसार उपकरणों पर विचार किया है। 2 वैगन टिपलरों के प्रतिमानक के विपरीत, इसने 1 टविन वैगन टिपलर पर विचार किया है और पूंजी लागत अनुमान में 2 सं. क्रनों की लागत शामिल नहीं की है।

(ग). वीपीटी ने उल्लिखित किया है कि अनुमान 1 जून 2008 से लागू वीपीटी दर अनुसूची और 1 जून 2008 की वीपीटी दर अनुसूची में तैयार किए गए दर विस्तार और 1 जनवरी 2009 से प्रभावी अद्यतन संशोधन सं. 2 और मदों के लिए प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों जहां स्थित कार्यों के मामले में वीपीटी में दरें लागू नहीं हैं, के आधार पर तैयार किए गए हैं। निकषण की लागत में 0 डीसीआई द्वारा किए गए रु 300/घन मीटर की दर के आधार पर परिगणित की गई है।

(v). प्रचालन लागत:

प्रचालन लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार रु 5131.51 लाख निर्धारित की गई है।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।

(vii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

प्रहस्तन गतिविधि से प्रस्तावित लवार् टर्मिनल के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई है जोकि निम्नवत् है:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5131.51
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3132.71
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	8264.22

(viii). वीपीटी ने दिशानिर्देशों के अनुसार राजस्व को नीचे दी गई विभिन्न प्रशुल्क मदों में प्रभाजित किया है:-

क्र.सं.	विवरण	रु लाखों में
1.	प्रहस्तन प्रभार (99%)	8096.94
2.	भंडारण प्रभार (1%)	82.64
3.	विविध प्रभार (1%)	82.64

(ix). पत्तन ने टर्मिनल की क्षमता और प्रहस्तन प्रभारों से राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए हैं। थर्मल कोयला का सम्पूर्ण संचलन तटीय निर्यातों के रूप में अनुमानित किया गया है। स्टीम कोयला के संबंध में, इसने बताया है कि विदेशी कार्गो के लिए दर पड़ोसी पत्तनों पर लादे गए स्टीम कोयला के लिए लागू होगी क्योंकि कार्गो का मूल विदेशी है।

(x). प्रस्तावित संवेदनशील अभियंत्रीकृत लवार् टर्मिनल के मददेनजर, पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 दिनों के दिवसीय 10 दिनों के बाद भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

(xi). भंडारण प्रभार यह परिकल्पित करते हुए अनुमानित किया गया है कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत 5 दिनों की औसत अवधि के लिए, प्रस्तावित 10 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।

(xii). बर्थ किराया:

(क). प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा पूंजी लागत और प्रचालन लागत पर विचार किया गया है।

(ख). प्रचालन लागत में, कम्पनी अधिनियम के अनुसार बर्थ के निर्माण की पूंजी लागत और मूल्यहास के 1 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण तथा बीमा को लिया गया है। प्रचालन लागत के ध्यौरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र. सं.	समूह	रु लाखों में
(i).	मरम्मत और अनुरक्षण (रु 7391.81 लाख का 1 प्रतिशत)	73.92
(ii).	बीमा (रु 7391.81 लाख का 1 प्रतिशत)	73.92
(iii).	मूल्यहास (रु 7391.81 लाख का 3.34 प्रतिशत)	246.89
	जोड़	394.73

(ग). राजस्व अपेक्षा प्रतिमानकों के अनुसार प्रचालन लागत जमा 16 प्रतिशत आरओसीई पर निर्धारित की गई है।

(घ). प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने जलयान दिवस आउटपुट और पोतों के औसत पार्सल आकार के आधार पर थर्मल और स्टीम कोयला के लिए पोत की प्रत्येक श्रेणी के बर्थ अभिग्रहण कारक पर विचार किया है। इसने हैंडी और हैंडीनेक्स पोत का जीआरटी 22000 टन और पेनामेक्स पोत का जीआरटी 44000 टन परिकल्पित किया है।

(ङ). पत्तन रु 0.89 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचा है। प्रस्ताव में यह बताया गया है कि प्रस्तावित प्रभार तटीय पोत के लिए है।

विदेशी पोतों के लिए दर तटीय पोत को उपलब्ध रियायत की सीमा (अर्थात् 0.89*100/60) तक तटीय दर में वृद्धि करते हुए निर्धारित की गई है। तदनुसार, विदेशी पोत के लिए दर रु 1.437 प्रति जीआरटी प्रति घंटा प्रस्तावित की गई है।

(xiii). संक्षेप में, प्रस्तावित अपक्रेंट पशुत्क सीमा नीचे दी गई है:-

(क). दर्श किराया

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	पोत	1.487	0.892

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
1.	थर्मल कोयला	120.88	120.88
2.	स्टीम कोयला	120.88.*	72.53

* यह बताया गया है कि स्टीम कोयला विदेशी पत्तन से आयात किया जाता है और बीपीटी के बर्थों/बीओटी बर्थों पर उतारा जाता है और पड़ोसी पत्तनों के लिए वापस लाया जाता है विदेशी कार्गो माना जाता है क्योंकि कार्गो का मूल विदेशी होता है। तदनुसार, विदेशी के लिए दरें ऐसे कार्गो के लिए लागू होंगी।

(ग). भंडारण प्रभार

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	थर्मल कोयला और स्टीम कोयला	1.45	2.90	5.80

टिप्पणी: 10 निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे।

(घ). सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण आदि के लिए विविध प्रभार - रु० 1.23/टन।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, बीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 6 जनवरी 2010 संवत्त उपयोगकर्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों (बीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोगकर्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में बीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। बीपीटी ने उपयोगकर्ताओं/संगठन निकायों और आरएफक्यू आवेदकों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, बीपीटी ने हमारे पत्र दिनांक 12 मार्च 2010 द्वारा विभिन्न विन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। बीपीटी ने अपने ईमेल पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव के साथ अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उत्तर पर बीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीटी का जवाब					
(i).	पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के दौरान पत्तन और निजी टर्मिनल प्रचालक विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में प्रहस्तित थर्मल कोयला और स्टीम कोयला पोतों का औसत जीआरटी, पार्सल आकार भेजें।	कार्गो	पत्तन द्वारा प्रहस्तित		विजाग सीपोर्ट द्वारा प्रहस्तित		
			औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	
		स्टीम कोयला (आयात)					
		2006-07	29420	41118	26059	32236	
		2007-08	30827	40565	27790	35577	
		2008-09	28646	45839	28162	35222	
		थर्मल कोयला (निर्यात)					
		2006-07	27326	34877	--	--	
		2007-08	27536	36880	--	--	
		2008-09	24156	32329	--	--	

(ii).	क्षमता:																									
	(क). पत्तन ने घाट क्षमता का निर्धारण करते समय केपसाइज पोत का कोई हिस्सा परिकल्पित नहीं किया है। ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्षों की समयवधि और पत्तन द्वारा अब और भविष्य में परिकल्पित गहरा करने की परियोजनाओं के लिए है, कृपया पुष्टि करें कि 30 वर्षों की परियोजना अवधि के दौरान केपसाइज पोतों के प्रहरतन की उम्मीद नहीं है।	आंतरिक हारबर, चरण-III गहरा करना के बाद भी 14 मी० डुबाव तक के पोत, केप साइज पोत जिनके लिए 18 मी० डुबाव की आवश्यकता होती है, आंतरिक हारबर में प्रहरित किए जा सकते हैं।																								
	(ख). पत्तन और निजी एगिनल प्रचालक अर्थात् विज्ञान सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड में भी पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहरित किए गए स्टीम कोयला पोतों के आधार पर और प्रस्ताव में परिकल्पित वर्धित डुबाव पर विचार करने हुए पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में परिकल्पित पोत वितरण पैटर्न की हिस्सेदारी का औचित्य बताएं।	पोत वितरण पैटर्न हैंडीमेक्स और पेनामेक्स पोतों के लिए क्लार्कसन रजिस्टर (जनवरी 2008) के बल्क करियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर परिकल्पित किया गया था जोकि निम्नवत् है:- <table border="1" data-bbox="836 592 1404 830"> <thead> <tr> <th>डीडब्ल्यूटी</th><th>पोतों की सं.</th><th>प्रतिशत हिस्सेदारी</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40000 - 45000</td><td>472</td><td>16</td></tr> <tr> <td>45000 - 50000</td><td>500</td><td></td></tr> <tr> <td>50000 - 60000</td><td>620</td><td></td></tr> <tr> <td>60000 - 70000</td><td>445</td><td></td></tr> <tr> <td>70000 - 80000</td><td>876</td><td></td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>2441</td><td>84</td></tr> <tr> <td>पोतों की कुल सं.</td><td>2913</td><td>100</td></tr> </tbody> </table>	डीडब्ल्यूटी	पोतों की सं.	प्रतिशत हिस्सेदारी	40000 - 45000	472	16	45000 - 50000	500		50000 - 60000	620		60000 - 70000	445		70000 - 80000	876		जोड़	2441	84	पोतों की कुल सं.	2913	100
डीडब्ल्यूटी	पोतों की सं.	प्रतिशत हिस्सेदारी																								
40000 - 45000	472	16																								
45000 - 50000	500																									
50000 - 60000	620																									
60000 - 70000	445																									
70000 - 80000	876																									
जोड़	2441	84																								
पोतों की कुल सं.	2913	100																								
	(ग). पत्तन ने यह उद्धृत करते हुए स्टीम कोयला और थर्मल कोयला के लिए स्टेकिंग कारक डिस्टिंगविश किया है कि स्टीम कोयला धूलपूर्ण कार्गो है और वजन में हल्का है। तथापि, स्टीम कोयले की लदाई दर में पत्तन द्वारा इसपर विचार नहीं किया गया है।	प्रहरतन दर में भी अन्तर है।																								
	(घ). पिछले तीन वर्षों के दौरान थर्मल कोयला की स्टेकिंग के संदर्भ में पत्तन द्वारा अर्जित स्टेकिंग ऊंचाई भेजे।	अर्जित औसत स्टेक ऊंचाई 4 से 5 मीटर है। तथापि, कुछ आयातक 8 मी० ऊंचाई तक भी स्टेक लगाते हैं।																								
	(ङ). 5 टन/वर्ग मी० के स्टेकिंग कारक पर पहुंचने के लिए सुविचारित कार्गो का घनत्व और टनों/वर्ग मी० में स्टेकिंग कारक स्पष्ट करें। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्राधिकरण ने तूतीकोरिन पत्तन न्यास में कोयला एगिनल (थर्मल कोयला) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय तूतीकोरिन पत्तन न्यास द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर 6.6 टन/वर्ग मी० की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया था। जब 6.6 टन/वर्ग मी० की स्टेक ऊंचाई टीपीटी द्वारा अर्जित की जा सकती है, तो कारण बताएं कि टीपीटी के मामले में इसे अंगीकृत क्यों नहीं किया जा सकता। अतः गणना में परिकल्पित स्टेकिंग कारक की उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में समीक्षा करें।	थर्मल कोयला का बल्क घनत्व 0.71 टन प्रति घन है, 7 मीटर की स्टेक ऊंचाई पर विचार करते हुए धूल बैरियर के रूप में 7 मी० ऊंची कम्पाउंड दीवार निर्मित की जा रही है। 7 मीटर की स्टेकिंग ऊंचाई पर विचार करते हुए, 5 टन प्रति वर्ग मी० (7 मी० x 0.71 टन/घन) स्टेक लगाया जा सकता है। स्टीम कोयले के संबंध में, कार्गो की प्रकृति दिना नमी के भार में हल्का और धूलपूर्ण कार्गो है, 5 मीटर की स्टेक ऊंचाई स्टीम कोयले के विशिष्ट गुरुत्वाकर्षण की वजह से सुविचारित किया गया 0.833 टन/घन है। स्टेकिंग कारक 4 टन प्रति वर्ग मी० परिगणित किया गया है। इसके अलावा, तूतीकोरिन पत्तन के साथ इस सुविधा की तुलना करना सही नहीं होगा क्योंकि यह मृदा के प्रकार और इसके विकास पर निर्भर करता है।																								
	(च). यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं न ही भंडारण प्रयोजन के लिए प्रचालक को आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र पर पत्तन पर कोई रोक लगाता है। अपेक्षा अनुमानित क्षमता के प्रहरतन के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार करना है। सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के बीच देखे गए भारी अन्तर के मद्देनजर, पत्तन भंडारण के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र में वृद्धि करते हुए और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण में सुविचारित अन्य पैरामीटरों में भी सुधार करते हुए यार्ड क्षमता में सुधार की संभावनाओं की जांच करें।	समीक्षा करने की जरूरत नहीं है क्योंकि संशोधित प्रस्ताव में घाट और यार्ड क्षमता के बीच बेमेल नहीं है।																								

(iii).	पूँजी लागत: (क). पूँजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2009 से प्रभावी संशोधन के साथ 1 जून 2008 से लागू दर अनुसूची पर आधारित हैं और अन्य मदों के लिए, जिनके लिए दरें उपलब्ध नहीं हैं, प्रचलित बाजार दर अंगीकृत की गई हैं। प्रचलित बाजार के आधार पर पूँजी लागत के अनुमान अद्यतन करें।	सिविल लागत के लिए भेजे गए लागत अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ दर अनुसूची पर आधारित हैं। मदों के लिए, जो एसआर में उपलब्ध नहीं हैं, जनवरी 2010 को प्रचलित बाजार दरें हैं, अंगीकृत की गई हैं। बजटीय ऑफर प्राप्त की गई है और अप्रैल 2010 को प्रचलित जरूरी टैक्स और शुल्कों को विधिवत् लागू करते हुए अद्यतन किया गया है।																																								
(ख)	विशिष्ट सलाह के बावजूद, पत्तन ने सिविल और उपस्कर लागत के अनुमान में अंगीकृत इकाई का दस्तावेजी समर्थन नहीं भेजा है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट में अनुमानों की वैधता वाले दस्तावेजों को शामिल नहीं किया गया है। सिविल और उपस्कर लागत दोनों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां भेजें।	सिविल लागतों के अनुमानन में अंगीकृत इकाई दरों का दस्तावेजी समर्थन और सिविल लागतों के अनुमानों को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशनों की प्रतियां भेजी गई हैं। अभियांत्रिक उपस्कर के संबंध में, जलयान लोडर रिक्लेमर, स्टेकर और एचएमसी के लिए प्राप्त किए गए बजटीय ऑफरों को भेजा गया है।																																								
(ग)	रु. 68.38 लाख पर बर्थ अपरन और दृष्टिकोण के लिए पूँजी लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	<p>बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग में बर्थ अपरन एवम् पहुंचमार्गों के हिस्से का सुदृढीकरण जिसमें पहुंचमार्गों और बर्थ लोकेशन पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए भूतल को मजबूत करना शामिल है। ये सभी गतिविधियां चिह्नित और शीर्ष के अधीन परिगणित की गई हैं जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :—</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>मात्रा</th><th>दर</th><th>जोड़</th></tr><tr><td>क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य</td><td>510 मी.³</td><td>93.60</td><td>47,736</td></tr><tr><td>ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना</td><td>638 मी.³</td><td>447.45</td><td>2,85,473</td></tr><tr><td>11 कि. मी. तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन</td><td>510 मी.³</td><td>163.57</td><td>8,34,207</td></tr><tr><td>मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि. मी. मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना</td><td>764 मी.³</td><td>769.50</td><td>5,67,892</td></tr><tr><td>225-कि. मी. मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना</td><td>574 मी.³</td><td>1344.20</td><td>7,71,571</td></tr><tr><td>हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना 200×100 × 100 मि.मी.</td><td>2548मी.³</td><td>824.90</td><td>21,01,845</td></tr><tr><td>215 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़</td><td></td><td></td><td>46,34,730</td></tr><tr><td>280 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़</td><td></td><td></td><td>60,35,927</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>या कहे 60.35 लाख</td></tr></table> <p>जोड़ें: 3 प्रतिशत आकस्मिकताएं, 7 प्रतिशत परियोजना पर्यवेक्षण प्रभार और 2.8 प्रतिशत कार्य करार कर।</p>	विवरण	मात्रा	दर	जोड़	क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 मी. ³	93.60	47,736	ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना	638 मी. ³	447.45	2,85,473	11 कि. मी. तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन	510 मी. ³	163.57	8,34,207	मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि. मी. मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना	764 मी. ³	769.50	5,67,892	225-कि. मी. मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 मी. ³	1344.20	7,71,571	हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना 200×100 × 100 मि.मी.	2548मी. ³	824.90	21,01,845	215 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			46,34,730	280 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			60,35,927				या कहे 60.35 लाख
विवरण	मात्रा	दर	जोड़																																							
क्षेत्रों में एक्सवेशन में भूमि कार्य	510 मी. ³	93.60	47,736																																							
ग्रेवल/मोरम के साथ आपूर्ति करना और भराई करना	638 मी. ³	447.45	2,85,473																																							
11 कि. मी. तक डाबरी/खोदी गई मिट्टी का परिवहन	510 मी. ³	163.57	8,34,207																																							
मूरम/ग्रेवल के साथ 300 मि. मी. मोटा उप-आधार उपलब्ध करवाना	764 मी. ³	769.50	5,67,892																																							
225-कि. मी. मोटा जल बद्ध मकादम उपलब्ध करवाना और बिछाना	574 मी. ³	1344.20	7,71,571																																							
हाई स्ट्रेंथ एम-50 ग्रेड प्रिकास्ट ब्लॉकों की आपूर्ति करना और बिछाना 200×100 × 100 मि.मी.	2548मी. ³	824.90	21,01,845																																							
215 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			46,34,730																																							
280 मी. की बर्थ लम्बाई के लिए जोड़			60,35,927																																							
			या कहे 60.35 लाख																																							
(घ)	दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची में बिजली कार्य अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के अधीन समूहित किया गया है। सिविल लागत में क्षेत्र अल्यूमिनेशन के	टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी सही है और क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए घटक बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियर्स आदि के अधीन शामिल किया गया है।																																								

लिए रु. 46.72 लाख शामिल हैं जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची के अनुसार नहीं हैं। चूँकि अपि-यंत्रिक उपकरण के अनुमान में बिजली कार्गो और लाईटिंग के लिए रु. 339.89 लाख पहले ही

शामिल किया गया है। क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए सिविल लागत के अधीन रु. 46.72 लाख का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।

(ड.) अंतरण टावर दिशानिर्देशों में सिविल कार्य की सूची के अंतर्गत विनिर्दिष्ट किए गए हैं। पत्तन ने इस मद को प्रहस्तन उपकरण के अधीन सुविचारित किया है जोकि दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।

(च) हालाँकि उपस्कर लागत में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार वैगन टिपलर शामिल हैं, परंतु सिविल लागत में रेल ट्रैकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों की लागत शामिल नहीं की गई है। इसके अलावा दिशानिर्देशों में सिविल कार्यों की मानक सूची में निर्धारित कन्वेयर गैलैरियों मार्शलिंग यार्ड, सड़कों आदि की लागत भी शामिल नहीं की गई है। पत्तन दोबारा पुष्टि करें कि ये सिविल कार्य (दिशानिर्देशों में उल्लिखित) पत्तन द्वारा परिकल्पित नहीं किए गए हैं।

(छ) बर्थ किराया गतिविधि के अधीन सिविल लागत में स्लोप सुरक्षा कार्यों, बर्थ जुड़नारों और भूमि सुधार की लागत शामिल है। पुष्टि करें कि ये मदें बर्थ निर्माण लागत का हिस्सा हैं क्योंकि दिशानिर्देश वैयक्तिक मदों को सूचीबद्ध नहीं करते हैं।

(iv) प्रचलन लागत :

(क) फरवरी 2009 में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित बिजली की इकाई दर वर्तमान प्रस्ताव में रु. 6.20 थी। पत्तन ने यही इकाई दर अंगीकृत की है। पुष्टि करें कि क्या सुविचारित बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है और इसे हाल ही के बिजली बिल की प्रति से प्रमाणित करें।

(ख) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबंध महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार अनुमानित की जानी चाहिए। अंगीकृत आधार दर की गणना के साथ आधार जिसपर जोन-1 सी के लिए लाइसेंस शुल्क की इकाई दर का अनुमान लगाया है और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्पष्ट करें। प्राधिकरण ने जोन 1 ख के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। इस जोन में आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।

(v) थर्मल कोयला और स्टींग कोयला के लिए एक समान प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने के कारण, जब इन दोनों कार्गो मदों के लिए प्रहस्तन दरें भिन्न-भिन्न हों, स्पष्ट करें।

अंतरण टावरों की लागत अभी तक सिविल निर्माण लागत के अधीन सुविचारित की जाती रही है।

बीपोटी द्वारा हाल ही में स्टेकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं जिसे उपयोक्ता द्वारा उपयोग किया जा सकता है। वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों के संबंध में, बर्थ के वैकल्प क्षेत्र के विकास के लिए वर्तमान में भवन/शैड नष्ट किए जाने हैं जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में उपयोग किया जा सकता है। सड़कों बिछाने के लिए सिविल कार्यों की लागत के संबंध में, यह कहना है कि पहले से मौजूद और हाल ही में बिछाई गई सड़कों और खाली भवन हैं।

कन्वेयर गैलैरी से संबंधित सिविल कार्यों के संबंध में, यह कहना है कि भूमि सुधार के लिए रु. 5.22 करोड़ की राशि आवंटित की गई है, जिसमें कन्वेयर गैलैरी और अंतरण टावरों के लिए फाउंडेशन शामिल है। भूमि सुधार के लिए रु. 7.90 करोड़ की लागत, जो बर्थ गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई थी, दिशानिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित की जाती रही है।

यह पुष्टि की गई है कि स्लोप सुरक्षा कार्यों और बर्थ जुड़नारों की लागत बर्थ निर्माण की लागत होगी। भूमि सुधार के संबंध में संशोधित प्रस्ताव में लागत प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई है।

बिजली की इकाई दर अर्थात् रु. 6.20 प्रचलित दर है।

जोन-1 ख के मामले में, प्राधिकरण ने उस जोन के लिए पट्टा किराया निर्धारित नहीं किया है। परंतु समीपवर्ती जोन अर्थात् जोन-1 क जिसकी दर रु. 2215 प्रति वर्ग गज अर्थात् रु. 2650 प्रति वर्ग मी. है जिसे टोएएमपी द्वारा जोन-1 ग के लिए 2003-08 के लिए अनुमानित दर रु. 2400 प्रति वर्ग गज (रु. 2870 प्रति वर्ग मी.) है जिस पर अब विचार किया गया है चूँकि 2008-13 अवधि के लिए मूल्यांकन अभी निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए 2 प्रतिशत वृद्धि जारी है। (जोन-1 ख और 1 ग के लिए पट्टा किराया का गणना पत्रक भेजा गया है।)

कार्गो के घनत्व के कारण प्रहस्तन दर भिन्न है। तथापि, दोनों प्रकार के कार्गो के लिए समान उपस्कर और अन्य अवसरचना इस्तेमाल की जाती है। इसलिए, यह एकल दर प्रस्तावित करने का आधार है। इसके अलावा, जीसीवी के मामले में एकसमान प्रहस्तन दर कोकिंग कोयले और स्टीम कोयले के लिए परिगणित

		की गई है।
(vi).	समीपवर्ती पत्तनों को स्टीम कोयले के तटीय संचलन के लिए प्रहरस्तन प्रभार में रियायती प्रशुल्क स्वीकृत नहीं करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव सरकार द्वारा परिकल्पित तटीय रियायत नीति जिसे आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी 2005 द्वारा अधिसूचित किया गया है, के अनुसार नहीं पाया गया है। चूंकि स्टीम कोयले का सम्पूर्ण कार्गो तटीय संचलन के लिए वापस लदाई रूप में परिकल्पित किया गया है, इसलिए इसे प्रशुल्क वसूली के प्रयोजन के लिए तटीय कार्गो के रूप में माना गया है। चूंकि प्रहरस्तन किए जाने वाले दोनों घटक तटीय हैं इसलिए विपथित दरें तटीय दरों के रूप में ली जाएं। विदेशी कार्गो के लिए दर निर्धारित करने के लिए इस मामले में केवल कृत्रिम हो सकता है क्योंकि पत्तन ने कोई विदेशी संचलन परिकल्पित नहीं किया है।	स्टीम कोयले की सम्पूर्ण वापस लदाई अब तटीय संचलन के रूप में सुविचारित की गई है क्योंकि तटीय संचलन और तदनुसार 60 प्रतिशत रियायत प्रहरस्तन दर निर्धारित करते समय परिगणित की गई है।
(vii).	हालांकि पत्तन ने बर्थ किराये और समेकित प्रहरस्तन प्रभार (स्टीम कोयला) में तटीय पोत/तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों पर पहुंचने के समय सुविचारित नहीं किया गया है। पत्तन पुष्टि करे कि उसे प्रस्तावित सुविधा के लिए विदेशी पोत/कार्गो के प्रहरस्तन होने की उम्मीद नहीं है।	यह पुष्टि की गई है कि प्रस्तावित सुविधाओं पर विदेशी पोत/कार्गो प्रहरस्तित किया जाएगा।
(viii).	घाट क्षमताओं के निर्धारण के समय थर्मल कोयला केवल पेनामेक्स पोत द्वारा और स्टीम कोयला केवल हैंडी/हैंडीमेक्स पोतों द्वारा प्रहरस्तित किया जाना परिकल्पित किया गया है। जबकि बर्थ किराये की गणना के समय इन कार्गो मदों की प्रत्येक मद के लिए पेनामेक्स और हैंडी/हैंडी मिश्रण पोतों का मिश्रण सुविचारित किया गया है और बर्थ किराया गणना में सुविचारित अंगीकृत पोत की हिस्सेदारी और पोत की हिस्सेदारी घाट क्षमता गणना में परिकल्पित से भिन्न पाई गई है। प्रस्ताव में असमानता ठीक करें।	दोनों कार्गो के लिए, हैंडी मेक्स के लिए 16 प्रतिशत हिस्सेदारी और पेनामेक्स पोतों के लिए 84 प्रतिशत हिस्सेदारी, प्रस्ताव में यथा स्पष्ट, पर विचार किया गया है।
(ix).	कृपया यह दर्शाने के लिए विश्लेषण भेजें कि कार्गो क्षमता का 17 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाले कार्गो क्षमता के निर्धारण के लिए परिकल्पित औसत विराम समय दर्शाएं।	23 प्रतिशत कार्गो जो भंडारण प्रभार आकर्षित करता है, निम्नवत् निर्धारित किया गया है:- विराम समय : 10 दिन निःशुल्क अवधि : 5 दिन बर्थ में पोत का विराम : 2.75 दिन दिन जो भंडारण आकर्षित करेगा : 2.3 दिन प्रतिशत कार्गो जो भंडारण आकर्षित करेगा : 23 प्रतिशत (2.3/10 दिन x 100)
(x).	वर्तमान बाजार स्थिति दर्शाने के लिए पूंजी लागत अनुमान अद्यतन किए जाएं और अपफ्रंट प्रशुल्क में सूचकांकन 1 जनवरी 2010 के संदर्भ में होगा।	परिगणित दरें 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची पर आधारित हैं।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 17 मार्च 2010 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन रखे थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:-

- पत्तन से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर वीपीटी का विस्तृत प्रतिसाद।
- वीपीटी को घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच वेमेल को दूर करने के लिए अपने प्रस्ताव पुनर्विचार करना होगा।

वीपीटी को प्रतिपाद के लिए एक सप्ताह (अर्थात्) 23 मार्च 2010 तक का समय दिया गया था।

6.3. मै0 आईवीआरसीएल इंफ्रास्ट्रक्चर्स एंड प्रोजेक्ट लिमिटेड को उसके द्वारा यथा सहमत उसकी लिखित टिप्पणियों के लिए एक सप्ताह का समय दिया गया था। तथापि, इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उनसे कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

6.4. संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव के साथ अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2010 द्वारा अपना जवाब भेजा था। जब सिविल लागत के अनुमानन में विसंगतियां पत्तन को बताई गई थीं तो वीपीटी ने स्पष्टीकरण दिनांक 27 अप्रैल 2010 द्वारा अनुसरित अपने पत्रों दिनांक 15 अप्रैल 2010 और 24 अप्रैल 2010 द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). मूल प्रस्ताव में, घाट क्षमता और यार्ड क्षमता 9.40 मिलियन टन और 6.70 मिलियन टन निर्धारित किए गए थे। संशोधित प्रस्ताव में, यार्ड क्षमता संशोधित कर 7.36 मिलियन टन और घाट क्षमता 7.82 मिलियन टन की गई है। 7.36 मिलियन की यार्ड क्षमता सीमित कारक होने की वजह से, वीपीटी ने सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 7.36 मिलियन टन की है। घाट क्षमता गणना में, हैंडीमेंक्स पोतों और पेनामेक्स पोतों द्वारा थर्मल कोयला के लिए प्रहस्तन दरें 20,000 टन और 40,000 टन के तत्संबंधी प्रतिमानक के विपरीत क्रमशः 15,000 टन और 27,000 टन प्रतिदिन पर विचार किया है।
- (ii). रु0 68.38 लाख पर पहले अनुमानित बर्थ अपरन और पहुंचमार्ग की लागत सांख्यिक त्रुटि के सुधार की वजह से संशोधित कर रु0 57.21 लाख किया गया है।
- (iii). बर्थिंग सेवाओं की पूंजी लागत के अधीन इसके द्वारा पहले सुविचारित भूमि सुधार के लिए रु0 590.84 लाख की अनुमानित लागत अनुमान में संशोधन के कारण रु0 673.75 लाख के उच्चतर स्तर पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन अब सुविचारित किया गया है।
- (iv). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन पहले सुविचारित क्षेत्र अल्यूमिनेशन के लिए रु0 46.72 लाख की लागत अब उपस्करों की मानक सूची के अधीन सूचीबद्ध बिजली पावर ओर नियंत्रण स्विच गियरों की अनुमानित लागत के साथ अब जोड़ा गया है।
- (v). उपस्कर की पूंजी लागत जोकि उपस्करों की मानक सूची के अधीन नहीं है, के अधीन पहले सुविचारित रु0 192.61 लाख के अंतरण टॉवरों की अनुमानित लागत अब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की सिविल लागत के अधीन सुविचारित की गई है।
- (vi). 2 संख्या जलयान लोडरों की लागत के लिए रु0 3965.36 लाख की पहले अनुमानित राशि संशोधित कर रु0 4937.43 लाख की गई है।
- (vii). वीपीटी ने पहले रिक्लेमर और स्टेकर प्रत्येक की 2 संख्याओं का प्रस्ताव किया था, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने 1 रिक्लेमर और 1 स्टेकर और 1 स्टेकर-सह-रिक्लेमर का प्रस्ताव किया है। स्टेकर-सह-रिक्लेमर उपस्करों की मानक सूची में शामिल नहीं है। रिक्लेमरों और स्टेकरों की कुल लागत 1 रिक्लेमर, 1 स्टेकर और 1 स्टेकर-सह-रिक्लेमर की लागत की पूर्ति के लिए रु0 6117.98 लाख से संशोधित कर रु0 8970.78 लाख की गई है।
- (viii). वैगन टिपलर की पहले अनुमानित लागत रु0 16990.44 लाख से संशोधित कर रु0 2447.20 लाख की गई है।
- (ix). उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, बर्थिंग सेवा, कार्गो प्रहस्तन सेवा की पूंजी लागत और कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा संशोधित किए गए हैं। कुल पूंजी लागत रु0 269.71 करोड़ से संशोधित कर रु0 313.39 करोड़ की गई है।
- (x). प्रचालन लागत का अनुमानन भी संशोधित पूंजी लागत अनुमानन के संदर्भ में संशोधित किया गया है।
- (xi). यह प्रस्ताव वैगनों से कार्गो की लदाई, स्टेकयार्ड में कार्गो की स्टेकिंग और स्टेकयार्ड से कार्गो की रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई परिकल्पित करता है।
- (xii). संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन के लिए	बर्थ किराये के लिए
1.	पूंजी लागत		
	(क). सिविल	1169.62	6262.16
	(ख). अभियांत्रिक और विजली उपस्कर	22712.71	--
	(ग). विविध	1194.12	--
	कुल पूंजी लागत	25076.45	6262.16
2.	टारओसीई 16 प्रतिशत	4012.23	1001.95
3.	प्रचालन लागत	6321.66	334.40
4.	कुल राजस्व अपेक्षा	10333.89	1336.35

- (xiii). निःशुल्क भंडारण अवधि संशोधित कर 10 दिन से 5 दिन किया गया है।
 (xiv). अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-
 (क). बर्थ किराया प्रभार:

दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
विदेशगामी दर (रु० में)
0.57

- (ख). थर्मल कोयला और स्टीम कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रुपयों में प्रति टन)

कार्गो	विदेशी	तटीय
थर्मल कोयला	167.26	167.26
स्टीम कोयला	167.26	100.36

- (ग). भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)

निःशुल्क अवधि: 5 दिन

निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
1.	पहले 5 दिनों के लिए	1.22
2.	6वें से 10वें दिन	1.83
3.	11वें दिन से आगे	2.44

- (घ). सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण आदि सेवाओं को कवर करने के लिए विविध प्रभार रु० 1.40 प्रति टन पर प्रस्तावित किया गया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पतन न्यास (वीपीटी) में प्रस्तावित अभियंत्रिकृत टर्मिनल में तटीय संचलन के लिए थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों पर आधारित है।
- विषय प्रस्ताव पर हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, वीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 15 अप्रैल 2010 और 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया है जिसमें पूंजी लागत संशोधित कर रु० 313.39 करोड़ की गई है और सर्वोत्तम क्षमता संशोधित कर 7.36 मिलियन टन की गई है। मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- वीपीटी ने सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन किया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विषयनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

- (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

वीपीटी ने 7.36 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित की है। आंतरिक हारबर में मसौदा भिन्नताएं उद्घरित करते हुए, वीपीटी ने घाट क्षमता के निर्धारण के लिए कंपसाइज पोतों के प्रहस्तन पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने क्लार्कसन रजिस्ट्री (जनवरी 2008) के बल्क कैरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर पेनामेक्स और हैंडीमेक्स पोतों की क्षमता की हिस्सेदारी परिकल्पित की है।

उत्पादकता के संदर्भ में, दिशानिर्देशों में निर्धारित लदाई प्रतिमानकों के अनुसार पेनामेक्स पोतों के लिए 40,000 टन और हैंडीमेक्स पोतों के लिए 20,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर थर्मल कोयला के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित की गई है। तथापि, कार्गो की हल्की प्रकृति उद्धरित करते हुए स्टीम कोयले के लिए लदाई प्रतिमानक पेनामेक्स के लिए 40,000 टन प्रतिदिन से 27,000 टन प्रतिदिन और हैंडीमेक्स पोतों के लिए 20,000 टन प्रतिदिन से 15,000 टन प्रतिदिन का प्रस्ताव किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि कोयले के कई ग्रेड और श्रेणियाँ हैं परंतु दिशानिर्देश प्रतिमानक कोयले के विभिन्न प्रकारों के लिए विभिन्न प्रहस्तन दरें निर्धारित नहीं करते हैं। कि कोयले की प्रकृति उत्पादकता/प्रहस्तन दर को प्रभावित करेगी को इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला तालमेल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया गया था। उक्त आदेश में, स्टीम कोयले की प्रहस्तन दर 27000 टन प्रतिदिन ली गई थी। यही स्थिति इस कार्गो में भी बनाए रखी गई है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 15,000 टन प्रतिदिन पर हैंडीमेक्स पोत द्वारा स्टीम कोयले के लिए प्रहस्तन दर पर विश्वास किया गया है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए निर्धारित किए जाने हेतु है। वीपीटी ने सुविधा के लिए आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में यार्ड क्षमता का निर्धारण किया है। यह उल्लेखनीय है कि यार्ड क्षमता उपलब्ध बैकअप क्षेत्र पर निर्भर है और दिशानिर्देश सुविचारित किए जाने वाले भंडारण क्षेत्र के लिए कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। क्षेत्र थर्मल कोयला और स्टीम कोयला प्रत्येक के लिए आवंटित 12.5 एकड़ समान रूप से आवंटित किया गया है।

(ii). स्टेकिंग क्षमता:

(क). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश 3 टन प्रति वर्ग मी0 पर स्टेकिंग कारक प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने थर्मल कोयला के लिए 5 टन प्रति वर्ग मी0 के स्टेकिंग कारक पर विचार किया है। वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के आधार पर कि धूल बेरियर के रूप में 7 मीटर ऊँची इरेक्टिंग कम्पाउंड दीवार है और पत्तन द्वारा प्रतिवेदित 0.71 टन प्रति घन मीटर पर थर्मल कोयला के बल्क घनत्व को लेखा में लेते हुए, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 5 (7 x 0.71) के स्टेकिंग कारक पर विचार किया है।

(ख). वीपीटी ने स्टीम कोयले के लिए 4 टन प्रति वर्ग मी0 के स्टेकिंग कारक पर विचार किया है, कार्गो की प्रकृति कार्गो की धूलपूर्ण प्रकृति के अलावा बिना नमी का, हल्के भार का कार्गो है। संयोगवश, आदेश सं. टीएएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण ने वीपीटी द्वारा परिकल्पित स्टीम कोयले के लिए 4 टन प्रति वर्ग मी0 के स्टेकिंग कारक पर विश्वास किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्टेकिंग कारकों पर बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण पर विचार किया गया है।

(iii). प्लॉट टर्नओवर:

दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर के लिए प्रतिमानक 12 है। नवम्बर, 2009 के मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि के आधार पर टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया है। पत्तन ने एक वर्ष में 330 कार्य दिवसों और 10 दिनों के विराम समय का अनुमान लगाते हुए अप्रैल 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में टर्नओवर अनुपात संशोधित कर 33 किया है। सिकाल लोजिस्टिक्स का मत है कि 30 का टर्नओवर अनुपात बहुत ज्यादा है। ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2012 तक पत्तन द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित रेल संपर्कता में सुधार जिसके रेल साइड सेवा के बढ़ने की उम्मीद है, पत्तन द्वारा यथा स्पष्ट, और इससे कार्गो की निकासी को बढ़ाना और विराम समय को कम करना, पत्तन द्वारा परिकल्पित 33 का संशोधित टर्नओवर अनुपात लेखा में लिया गया है। सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने और घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच वेमेल से बचने के लिए उपलब्ध भंडारण प्लॉट का तीव्र घुमाव आवश्यक है।

स्टेकिंग कारक और ऊपर स्पष्ट किए गए टर्नओवर अनुपात को अंगीकृत करते हुए और दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के

लिए अभियंत्रित टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 7.36 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है।

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

बिना पूर्णांकित किए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में दो क्षमताओं अर्थात् घाट और यार्ड के निम्नतर होते हुए अभियंत्रित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 7363818 टन प्रति वर्ष (लगभग 7.36 एमटीपीए) सुविचारित की गई है।

यदि टर्नओवर अनुपात और स्टैकिंग कारक को पूरी तरह प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया जाता है तो यार्ड क्षमता संशोधित पैरामीटरों के आधारित पर निर्धारित 7.36 एमटीपीए के विपरीत 1.79 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी।

(व). पूंजी लागत:

वीपीटी द्वारा अनुमानित थर्मल और स्टीम कोयला टर्मिनल के लिए संशोधित पूंजी लागत रु 813.39 करोड़ है जिसमें से रु 62.62 करोड़ बर्थिंग गतिविधि और रु 250.77 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए आवश्यक है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है।

(क). बर्थिंग गतिविधि:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाए।

अभियंत्रित स्टीम कोयला बर्थ की लम्बाई 280 मीटर और बर्थ की चौड़ाई 22.50 मीटर परिकल्पित की गई है। बर्थ की लागत रु 56.69 करोड़ अनुमानित की गई है। इसमें स्लोप सुरक्षा दीवारों के निर्माण के लिए रु 7.38 करोड़ की अनुमानित लागत जमा बर्थ जुड़नारों के लिए रु 1.80 करोड़ शामिल है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि स्लोप सुरक्षा दीवारों का निर्माण और बर्थ जुड़नार बर्थ निर्माण के भाग हैं।

(ii). वीपीटी ने मै 0 ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा किए गए कार्य के आधार पर रु 300/घन मी 0 की इकाई दर अंगीकृत करते हुए बर्थ के समीप निकर्षण के लिए रु 5.93 करोड़ का अनुमान लगाया है। आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण संबंधी हाल ही में समाहित कार्यवाहियों में, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित रु 300 प्रति घन मीटर की इकाई दर पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया था।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए शामिल किए गए सिविल कार्य दर्शाते हैं और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। अनुमानित सिविल लागत में रेल-ट्रकों और वैगन टिपलिंग स्टेशन अथवा डम्पर हाऊसों अथवा मार्शलिंग यार्ड की लागत शामिल नहीं की गई थी।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने हाल ही में स्टैकिंग क्षेत्र में पांच रेलवे लाइनें बिछाई हैं जिसका उपयोग उभोक्ताओं द्वारा उपयोग किया जा सकता है। इसी प्रकार, बैकअप क्षेत्र के विकास के लिए वर्तमान सिविल ढाँचों की नष्ट किए जाने की आवश्यकता है जिसे डम्पर हाऊसों के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है।

वीपीटी ने इस आधार पर सड़कें बिछाने की लागत पर विचार नहीं किया कि सड़कें पहले से मौजूद हैं और इसने हाल ही में सड़कें बिछाई हैं।

दिशानिर्देशों के अनुसार सिविल कार्यों के अधीन सूचीबद्ध मदों में से एक कन्वेयर गैलेरिया है। पत्तन ने सिविल कार्यों के अधीन भूमि सुधार की लागत पर विचार किया है और स्पष्ट किया है कि भूमि सुधार में कन्वेयर गैलेरियों के लिए नींव बिछाने की लागत शामिल है।

(ii). उपस्कर लागत:

(क). उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में रिक्लेमरों की 2 सं. और 2 स्टेकर निर्धारित करती है, जबकि वीपीटी ने एक रिक्लेमर, एक स्टेकर और एक स्टेकर-सह-रिक्लेमर पर विचार किया है।

विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के संदर्भ में उपस्कर में भिन्नता केवल एक उपस्कर अर्थात् एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर पर है। पत्तन ने अलग-अलग एक रिक्लेमर और एक स्टेकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टेकर की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इससे पहले,

वीपीटी ने कोकिंग कोयला और थर्मल कोयला के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अलग-अलग एक रिक्लेमर और एक स्टैकर की बजाय एक रिक्लेमर-सह-स्टैकर की तैनाती पर विचार किया था जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा विश्वास किया गया था।

(ख) उपस्कर की मानक सूची अन्य उपस्कर में दो वैगन टिपलर और दो क्रने निर्धारित करती हैं। वीपीटी ने एक वैगन टिपलर पर विचार किया है और क्रनों पर विचार नहीं किया है।

(iii) पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल और उपस्कर लागत अनुमान ऐसी किसी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के साथ हैं जो अनुमानों, कार्य करार कर और इंजीनियरिंग पर्यवेक्षण प्रभार में परिकलित नहीं हैं।

कार्य करार अधिनियम की दर के बारे में सिकाल लोजिस्टिक्स द्वारा उठाई गई शंका के संदर्भ में, वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा सुविचारित 2.8 प्रतिशत देश में वर्तमान टैक्स के अनुसार है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकर-सह-रिक्लेमर (रु 32.62 करोड़), वैगन टिपलर (रु 24.47 करोड़), मेटल डिटेक्टरों और धर्मकांटों (0.57 करोड़), वर्कशाप उपस्कर (रु 1.13 करोड़) और बिजली पावर और कंट्रोल स्विच गियरों (रु 3.87 करोड़) की इकाई लागत बजटीय ऑफरों द्वारा समर्थित नहीं की गई है और, वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित तत्संबंधी मदों के लिए लागत पर विश्वास किया गया है।

बैल्ट कन्वेयरर्स (रु 56.65 करोड़) और पेलोडर्स तथा डोजरों (रु 1.36 करोड़) की लागत अपक्रंट प्रशुल्क आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास की गई स्थिति के अनुसार है।

सिविल लागत के मामले में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 1 जनवरी 2010 को अद्यतन संशोधनों के साथ वीपीटी-दर अनुसूची के आधार पर तैयार किए गए हैं। उन मदों के लिए जहां दरें दर अनुसूची में उपलब्ध नहीं होती हैं, 1 जनवरी 2010 को बाजार दरों में प्रचलित दरों पर विचार किया गया है।

पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास करता है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल और उपस्कर लागत पर किसी भी उपयोक्ता अथवा बोलीदाता ने आपत्ति नहीं उठाई है।

(iv) वीपीटी ने सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाया है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार पाया गया है।

(v) रु 62.62 करोड़ पर बर्थ किराया सेवा और रु 250.77 करोड़ पर कार्गो प्रहरस्तन सेवा कुल रु 313.39 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया गया है। संयोगवश, हमारे द्वारा सुविचारित अनुमान पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्तरों पर है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पूंजी लागत अनुमान 1 जनवरी 2010 को दर अनुसूची पर आधारित है, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है।

(vi) टीएनईबी ने इस आधार पर प्रतिलाभ को कम करके 12 प्रतिशत करने का अनुरोध किया है कि 16 प्रतिशत प्रतिलाभ बहुत ज्यादा है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर आरओसीई की दर की समीक्षा की गई थी। इसलिए, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूंजी लागत से 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए रु 10.02 करोड़ और कार्गो प्रहरस्तन सेवाओं के लिए रु 40.12 करोड़ परिगणित होता है।

(vii) प्रचालन लागत:

(क) वीपीटी ने उपस्कर के मानक बेड़े के लिए अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 1.40 इकाईयां प्रति टन पर बिजली उपभोग पर विचार किया है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 6.20 है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और लिक्विड कार्गो बर्थ के लिए फरवरी 2009 में और कोकिंग कोयले तथा स्टीम कोयले के लिए नवम्बर 2009 में पूर्ववर्ती निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क में भी, वीपीटी ने रु 6.20 पर बिजली की इकाई दर दर्शाई थी जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। इस प्रकार, 7.36 मिलियन टन की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के लिए बिजली लागत रु 639.20 लाख परिगणित होती है।

- (ख). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अभियांत्रिक तथा विजली उपस्कर के 7 प्रतिशत पर, बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अन्य व्यय अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- (ग). परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अंतर्गत कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर से परिकलित मूल्यहास दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार होना पाया गया है।
- (घ). पट्टा किराया जोन 1ख और जोन 1ग में 1,01,200 वर्ग मी० के कुल क्षेत्र के लिए परिकलित किया गया है। वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के आधार पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वार्षिक वृद्धि वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक वर्तमान दर अनुसूची के अनुसार 2 प्रतिशत वार्षिक दर से सुविचारित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन 1ख में आबंटित (की जाने वाली) भूमि के लिए दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है, इसलिए इकाई दर जोन 1क जोकि समीपवर्ती है और जोन 1ख के समकक्ष है, के लिए लागू वर्तमान पट्टा किराये पर सुविचारित की गई है।
- अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित की गई है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च 2004 में जारी की गई भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए 1998-2003 और 2003-08 की पांच-पांच वर्षों की अवधि के लिए 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम बार अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। जब तक कोई संशोधन नहीं किया जाता है तब तक मौजूदा दरमान जारी रहेगा।
- महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित वर्तमान पट्टा किराया के आधार पर इस मद के अनुमानन की अपेक्षा करने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विशिष्ट प्रावधान को स्वीकार करते हुए, इस मद के लिए वीपीटी का अनुमान, जोकि 2 प्रतिशत की अनुमोदित वार्षिक वृद्धि के साथ 2003-08 की पांच वर्ष की अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित है और वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित जोन-1क से जोन-1ख के लिए लागू अनुमोदित दर का कार्यान्वयन बिना किसी बदलाव के सुविचारित किया गया है।
- यदि 2008-13 की पांच वर्षों की अवधि के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित ईक्व्यू-1क टर्मिनल के लिए अरएफपी के जारी करने से पहले लागू किया जाता है तो पत्तन इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।
- (ङ). दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाए।
- वीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाने के समय बर्थ के निर्माण और निकर्षण से संबंधित कुल पूंजी लागत पर बीमा 1 प्रतिशत की दर से और मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया है।
- हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से भी मूल्यहासित होगा इससे इकार नहीं किया जा सकता। अन्य पत्तन न्यासों पर अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित किए गए थे।
- ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत तत्त्व 1 प्रतिशत और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.4 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार देता है जिनके लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक स्पष्ट नहीं हैं उनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकल्पित करते समय समावेशन के लिए विचार करता है।
- (vii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार सुविचारित किया गया है। विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न की गई है।

- (क). कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा रु० 10333.89 लाख अनुमानित की गई है जोकि रु० 6321.66 की प्रचालन लागत और रु० 4012.23 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार और एक-एक प्रतिशत भंडारण प्रभार और-विविध प्रभार में प्रभाजित किया गया है।
- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है, स्टीम कोयले के लिए परिकल्पित प्रहस्तन दर थर्मल कोयले से भिन्न है। स्टीम कोयला और थर्मल कोयला के लिए एकसमान प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने के संबंध में प्रश्न पूछने पर, वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रहस्तन दर कार्गो के घनत्व की वजह से भिन्न है और एकसमान दर निर्धारित करने पर जोर दिया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयले की विभिन्न श्रेणियों के लिए पृथक दरें निर्धारित करने की स्पष्ट रूप से अपेक्षा नहीं करते हैं। संयोगवश, वीपीटी में जीसीवी के मामले में, एकसमान प्रहस्तन दर कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए निर्धारित की गई थी। इस प्रकार, 7.36 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से रु० 10127.21 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए समेकित प्रहस्तन दर रु० 137.53 प्रति टन परिगणित होती है, जोकि वीपीटी के जीसीवी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 में अनुमोदित रु० 131.94 प्रति टन की प्रहस्तन दर से तुलनीय है।
- सरकार द्वारा परिकल्पित तटीय रियायत नीति के अनुसार, कुछ विशिष्ट घटकों से इतर तटीय कार्गो जैसे थर्मल कोयला तटीय संचलन के लिए रियायती दरें प्राप्त करता है। वीपीटी ने स्टीम कोयले की सम्पूर्ण वापस लदाई को तटीय संचलन माना है और थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए दर पर ऐसी रियायत के राजस्व प्रभाव पर रियायती लदाई दर का प्रस्ताव किया है। चूंकि टर्मिनल में प्रहस्तन किए जाने वाले दोनों घटक, थर्मल कोयला और स्टीम कोयला, तटीय हैं, इसलिए रु० 137.53 प्रति टन की दर दोनों कार्गो के लिए लागू तटीय दर के रूप में सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि टर्मिनल पर विदेशी कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायत स्वीकृत करना विदेशी कार्गो के लिए निर्धारित दर के संदर्भ में उठता है। चूंकि इस टर्मिनल का कहना है कि केवल तटीय संचलन किया जाएगा, इसलिए विदेशी कार्गो दर निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है, इसलिए, तटीय कार्गो के लिए पृथक दर है। निर्धारित दर केवल तटीय संचलन के लिए है।
- (घ). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समेकित प्रहस्तन प्रभार में स्टेकयार्ड में कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग, घाटशुल्क सहित पोत पर लदाई और जब कभी जरूरी हो लेबर की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित की गई सभी अन्य विविध सेवाएं शामिल हैं।
- (ङ). वीपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 23 प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा। इसने रु० 1.22 प्रति टन पर प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर प्रस्तावित की है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए, प्रस्तावित दर तत्संबंधी पूर्ववर्ती स्लैब का 150 प्रतिशत और 133 प्रतिशत है।
- वीपीटी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार बर्थ में पोत के औसत विराम के लिए 33 और 5 निःशुल्क दिनों और 22 दिनों के टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। तदनुसार, कुल कार्गो का प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा जो 35 प्रतिशत होता है और दिनों की औसत संख्या जिसके लिए भंडारण प्रभार अर्जित होगा 3.8 दिन परिगणित किया गया है।
- परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा प्रस्तावित रु० 1.22 के विपरीत प्रथम स्लैब के लिए रु० 1.06 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पूर्ववर्ती स्लैब के दोगुना पर निर्धारित की गई हैं।
- (च). विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, रु० 1.40 प्रति टन पर निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में सफाई, धूल निवारण, पर्यावरण सुरक्षा, आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (छ). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु० 1336.35 लाख परिगणित होती है। सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपया मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्धित किए गए हैं। वह प्राधिकरण अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते समय उल्लिखित कारणों से केवल रुपया रूप में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार को अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका है।
- वीपीटी ने रु० 0.57 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर विदेशगामी पोतों के लिए रुपया रूप में बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरित

कार्यपद्धति सामान्य रूप से अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता यार्ड क्षमता तक सीमित की गई है। तदनुसार, थर्मल कोयला और स्टीम कोयला की मात्रा यार्ड क्षमता गणना में निर्धारित स्तर 7.36 एगटीपीए पर सुविचारित की गई है। वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित थर्मल कोयला और स्टीम कोयला लाने वाले हैंडीमेक्स/पेनामेक्स पोतों का प्रतिशत हिरसा थर्मल कोयला और स्टीम कोयला क्षमता के वितरण के लिए आधार रूप में लिया गया है। बर्थ किराया ₹0 0.57 प्रति जीआरटी प्रति घंटा (गणना अनुलग्नक-1 के हिस्से के रूप में संलग्न की गई है) परिगणित होता है।

- (ज). वीपीटी ने, बर्थ किराया प्रभाव प्रस्तावित करते समय, ₹0 0.57 की विपरीत दर को तटीय दर के रूप में माना है और कृत्रिम रूप से तटीय दर बढ़ाते हुए विदेशगामी पोतों के लिए ₹0 0.95 की दर प्रस्तावित की है। चूंकि वीपीटी ने बताया है कि विदेशी पोत प्रस्तावित टर्मिनल पर प्रहस्तित नहीं किए जाएंगे, इसलिए विदेशगामी पोत के लिए दर निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।
- (viii). कुछ समान शब्दावली जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिवस की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अप्रकट अनुसूची में शामिल की गई है।
- (ix). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कुछ समान शर्तें जैसे 'उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभाव अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी', 'बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के चार घंटे बाद रुक जाएगा', 'उस अवधि के लिए भंडारण प्रभाव प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर सुपुर्दगी/कार्गो के नौभरण की स्थिति में नहीं हो' कोयला टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।
- (x). यह स्वीकार करने हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वधरी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर से संबंधित प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अप्रकट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन, वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, 1 जनवरी 2010 को है, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। तदनुसार, प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 6 इस स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

9.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

9.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

9.5. निजी प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अप्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

9.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के प्रहरतन के लिए अनुलग्नक-11 रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन/11/4/143/10-असा.]

अनुलग्नक—1

विशालापत्तन पत्तन न्यास के प्रस्तावित ईक्यू-1क बर्थ में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएनपी द्वारा सुविचारित अनुमान
		प्रस्ताव पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा	संशोधित परस्ताव पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा	यथा संशोधित पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा	
क	सर्वोत्तम क्षमता				
I	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
(क)	पोत आकार की हिससेदारी				
	केपराइज पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिससेदारी (एस1)	0%	0%	0%	0%
	45000 से 80000 डीडब्ल्यूटी क्षमता के पोतों की प्रतिशत हिससेदारी (एस12)	84%			
	थर्मल कोयला के लिए (एस2.1)		39.50%	39.50%	39.50%
	स्टीम कोयला के लिए (एस2.2)	(S2.2)	44.50%	44.50%	44.50%
	45000 डीडब्ल्यूटी तक की क्षमता के पोतों की प्रतिशत हिससेदारी (एस3)	16%			
	थर्मल कोयला के लिए (एस3.1)		7.50%	7.50%	7.50%
	स्टीम कोयला के लिए (एस3.2)		8.50%	8.50%	8.50%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)				
	केपराइज पोत (पी1)	0	0	0	0
	45000 से 80000 डीडब्ल्यूटी क्षमता के पोत (पी2)	40000			
	थर्मल कोयला के लिए (पी2.1)		40000	40000	40000
	स्टीम कोयला के लिए (पी2.2)		27000	27000	27000
	45000 डीडब्ल्यूटी तक की क्षमता के पोत (पी3)	20000			
	थर्मल कोयला के लिए (पी3.1)	(P3.1)	20000	20000	20000
	स्टीम कोयला के लिए (पी3.2)		15000	15000	15000
(ग)	घाट क्षमता = $0.7 \times ((एस1 \times पी1) + (एस2 \times पी2) + (एस3 \times पी3)) \times 365$	9402400	7815745	7815745	7815745
	मिलियन टनों में घाट क्षमता	9.40	7.82	7.82	7.82
II	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
(क)	पत्तन द्वारा उपलब्ध कराया गया यार्ड क्षेत्र (वर्ग मी0 में) (क)	101200	101200	101200	101200
	थर्मल कोयला के लिए	50600	50600	50600	50600
	स्टीम कोयला के लिए	50600	50600	50600	50600
(ख)	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र (%) (ख)	70%	70%	70%	70%
(ग)	स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टनों में) (ग)				
	थर्मल कोयला के लिए	5	5	5	5
	स्टीम कोयला के लिए	4	4	4	4
(घ)	शॉट का वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	30	33	33	33
(ड)	कुल यार्ड क्षमता (टनों में)	6694380	7363818	7363818	7363818
	थर्मल कोयला के लिए	3719100	4091010	4091010	4091010
	स्टीम कोयला के लिए	2975280	3272808	3272808	3272808
(च)	कुल यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	6.70	7.36	7.36	7.36
III	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टैक यार्ड क्षमता का निम्नतर-मूल्य (मिलियन टनों में)	6.70	7.36	7.36	7.36

ख	पूँजी लागत	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
I	वर्ग प्रहस्तन गतिविधि				
(क)	निवृत्त लागत				
	- रथ अपरन और पहलवान	68.38	68.38	57.21	57.21
	- भक्षण याद, भवन, आपूर्ति और सीढ़ें	54.84	54.84	54.85	54.85
	- वर्तमान ढाँचे को गिराना और कम्पाउंड दीवार का पुनर्निर्माण	191.20	191.20	191.20	191.20
	- भूमि सुधार	--	590.84	673.75	673.75
	- ड्राइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	--	192.61	192.61	192.61
	- क्षेत्र अत्युद्दिष्टन	46.72	--	--	--
	उपजोड़ (क)	361.14	1097.87	1169.62	1169.62
(ख)	उपस्कर लागत				
	- जलयान लोडर 1500 टीपीएच (2 स.)	3965.36	4937.43	4937.43	4937.43
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएच (2 स.)	3398.88	--	--	--
	- रिक्लेमर 1500 टीपीएच (1 स.) (मानक 2 स.)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- स्टेकर सह रिक्लेमर 1 स. (उपस्कर की मानक सूची में शामिल नहीं है और 1 स. रिक्लेमर और 1 स. स्टेकर के विपरीत प्रस्तावित किया गया है)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- टिवन बैगन टिपलर 1500 टीपीएच (1 स.) (मानक 2 स.)	1699.44	2447.20	2447.20	2447.20
	- स्टेकर 1500 टीपीएच (2 स.)	2719.10	--	--	--
	- स्टेकर 1500 टीपीएच (1 स.) (मानक 2 स.)	--	2447.20	2447.20	2447.20
	- बेल्ट कन्वेयर 3000 टीपीएच	5664.79	5664.79	5664.79	5664.79
	- फिल डिटेक्टर और धर्मकॉटे (4 + 2 स.)	56.65	56.65	56.65	56.65
	- ड्राइव हाऊस और स्थानांतरण हाऊस	192.60	--	--	--
	- वे लोडर और डोजर (2 स. प्रत्येक)	135.96	135.95	135.95	135.95
	- वर्कशॉप उपस्कर	113.30	113.30	113.30	113.30
	- विद्युत ऊर्जा और कंट्रोल स्विच गिवर्स	339.89	386.61	386.61	386.61
	उपजोड़ (ख)	18285.97	22712.71	22712.71	22712.71
(ग)	विधिवि (क) और (ख) पर 5 प्रतिशत	932.36	1190.53	1194.12	1194.12
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग)	19579.47	25001.11	25076.45	25076.45
II	रथिंग सेवाओं के लिए पूँजी लागत				
(क)	रथ का निर्माण	5200.44	5200.44	4750.08	4750.08
(ख)	दलान सुरक्षा कार्य का निर्माण	826.90	826.90	738.45	738.45
(ग)	रथ जुड़ान	180.29	180.29	180.29	180.29
(घ)	भूमि सुधार	590.84	--	--	--
(ङ)	निर्माण लागत	593.34	593.34	593.34	593.34
	रथिंग सेवाओं के लिए कुल पूँजी लागत (क से ङ)	7391.81	6800.97	6262.16	6262.16
III	कुल परियोजना पूँजी लागत (I + II)	26971.28	31802.08	31338.61	31338.61
ग	प्रचालन लागत				
I	वर्ग प्रहस्तन गतिविधि				
(क)	विजली लागत (रु० 6.20/इकाई की दर से 1.4 इकाई प्रति टन)	581.56	639.20	639.20	639.20
(ख)	मरम्मत और अनुसंधान				
	- निवृत्त परिसरपरिष्कार (निवृत्त कार्य पर 1 प्रतिशत)	3.61	10.98	11.70	11.70
	- पूँजी सहित अभियंत्रिक और विजली उपस्कर (अभियंत्रिक और विजली कार्य पर 7 प्रतिशत)	1280.02	1589.99	1589.89	1589.89
(घ)	बीमा (सकल अचल परिसरपरिष्कार पर 1 प्रतिशत)	195.79	250.01	250.76	250.76
(ङ)	मूल्यहास				
	- निवृत्त ढाँचे (@ 3.34%)	12.06	36.67	39.07	39.07
	- अभियंत्रिक और विजली (@ 10.34%)	1890.77	2348.49	2348.49	2348.49
(ज)	लाइसेंस शुल्क	185.73	188.73	188.73	188.73
(झ)	वैधानी और उचितियों के लिए अन्य व्यय (परिसरपरिष्कारों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	978.97	1250.06	1253.82	1253.82

	कुल प्रचालन लागत	5131.51	6314.03	6321.66	6321.66
घ	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क				
1	कार्गो प्रहस्तन प्रभार				
(क)	राजस्व अपेक्षा				
	(i) कुल प्रचालन लागत	5131.51	6314.03	6321.66	6321.66
	(ii) नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	3132.72	4000.18	4012.23	4012.23
	(iii) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8254.23	10314.21	10333.89	10333.89
(ख)	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन				
	(i) कोयला प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 99 प्रतिशत)	8098.95	10107.93	10127.21	10127.21
	(ii) भंडारण प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	82.64	103.14	103.34	103.34
	(iii) विविध प्रभार (एआरआर का 1 प्रतिशत)	82.64	103.14	103.34	103.34
	(iv) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	8264.23	10314.21	10333.89	10333.89
(ग)	प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन दर				
	(i) कोयला प्रहस्तन प्रभार (समेकित)				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	8098.95	10107.93	10127.21	10127.21
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	6.70			
	थर्मल कोयला के लिए	0	4.09	4.09	4.09
	स्टीम कोयला के लिए	0	3.27	3.27	3.27
	समेकित प्रहस्तन प्रभार - कार्गो वार	120.88			
	थर्मल कोयला के लिए	0	166.94	167.26	137.53
	स्टीम कोयला के लिए (तटीय)	0	100.16	100.36	137.53
	(ii) भंडारण प्रभार				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	82.64	103.14	103.34	103.34
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो का प्रतिशत	17%	23%	23%	35%
	- भंडारण प्रभार अदा करने की संभावना वाला कार्गो (लाख टन)	11.39	16.94	16.94	25.77
	- निशुल्क अवधि	10 दिन	5 दिन	5 दिन	5 दिन
	- भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद)	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम पांच दिन	1.45	1.22	1.22	1.06
	- 6वें दिन से 10वें दिन	2.90	1.83	1.83	2.12
	- 11वें दिन से आगे	5.80	2.44	2.44	4.24
	(iii) विविध प्रभार				
	- राजस्व अपेक्षा (रु० लाखों में)	82.64	103.14	103.34	103.34
	- क्षमता (मिलियन टन प्रतिवर्ष)	6.70	7.36	7.36	7.36
	- विविध प्रभार प्रति टन	1.23	1.40	1.40	1.40
II	बर्थ किराया प्रभार				
(क)	राजस्व अपेक्षा	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)	(रु० लाखों में)
		73.92	68.01	62.62	62.62
	(i) मरम्मत और अनुसंधान प्रभार बर्थ के लिए पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)				
	(ii) मूल्यहास @ 3.34%	246.89	227.15	209.16	209.16
	(iii) बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	73.92	68.01	62.62	62.62
	उपजोड़ (क)	394.73	363.17	334.40	334.40
(ख)	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	1132.69	1088.16	1001.95	1001.95
(ग)	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	1577.42	1451.33	1336.35	1336.35
(घ)	बर्थ किराया प्रभार				
	विदेशगामी पोर्ट (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	1.48	1.03	0.95	
	तटीय पोर्ट (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में	0.89	0.62	0.57	0.569

वर्ध किया परिकल्पन
पत्र दिनांक 6 जनवरी 2010 द्वारा सीपीटी द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ताम कोयला		स्टीम कोयला		जोड़
i.	औसत जीआरटी	टन	45000 तक	45000 से 85000	45000 तक	45000 से 85000	
ii.	अनुपात	टन	9%	47%	7%	37%	100%
iii.	उत्पादन दिवस आउटपुट	टन प्रतिदिन	20000	40000	15000	27000	
iv.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	22000	44000	
v.	औसत पारसल आकार	टन	36000	72000	36000	72000	
vi.	प्रशस्ति किए जाने के लिए स्थापित टनभार	लाख टन	603000	3149000	469000	2479000	6700000
vii.	वर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)	दिन	30	79	23	62	194
viii.	वर्ध घंटों की सं. (24 x viii)	घंटे	720	1896	552	1488	4556
ix.	पोलों की स्थापित संख्या (vii/v)	पोलों की सं.	17	44	13	34	108
x.	जीआरटी घंटे (iv x viii)	लाख टन	158	834	121	655	1768
xi.	कुल जीआरटी घंटे	लाख टन		992		776	1768
xii.	राजस्व अपेक्षा	रु0 लाखों में					1577.42
	वर्ध किया - तटीय पोत (xii/xi)	रु0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग					0.89

सीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	ताम कोयला		स्टीम कोयला		जोड़
i.	पोत आकार	जीआरटी	45000 तक	45000 से 85000	45000 तक	45000 से 85000	
ii.	प्रशस्ति दर	टन प्रतिदिन	20000	40000	15000	27000	
iii.	औसत जीआरटी	टन	22000	44000	22000	44000	
iv.	औसत पारसल आकार	टन	36000	72000	36000	72000	
v.	प्रशस्ति किए जाने की स्थापना वाला टनभार	लाख टन	6.55	34.36	5.24	27.49	73.64
vi.	वर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)	दिन	33.00	86.00	35.00	101.00	255
vii.	वर्ध घंटों की सं. (24 x viii)	घंटे	792	2064	840	2424	6120
viii.	पोलों की स्थापित संख्या (vii/v)	पोलों की सं.	18	48	15	38	119
ix.	कुल जीआरटी घंटे	लाख टन	174	908	185	1067	2334
x.	राजस्व अपेक्षा	रु0 लाखों में					1451.33
xi.	वर्ध किया - तटीय पोत (xi/ix)	रु0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग					0.62

बीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2010 द्वारा प्रेषित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	राप कोयला	स्टीम कोयला	जोड़
i.	घात आकार	डीक्यूटी	45000 तक	45000 से 85000	
ii.	जलयान विरक्त आउटपुट	टन प्रतिदिन	20000	15000	27000
iii.	औसत जीआरटी	टन	22000	22000	44000
iv.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	72000	108000
v.	प्रदूषित किए जाने की संभावना वाला टनभार	लाख टन	6.55	5.24	11.79
vi.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)	दिन	33.00	35.00	68.00
vii.	बर्ध घंटों की सं. (24 x viii)	घंटे	792	840	1632
viii.	घातों की संभावित संख्या (viii)	घातों की सं.	18	15	33
ix.	कुल जीआरटी घंटे	लाख घंटे	174	185	359
x.	राजस्व अपेक्षा	रु0 लाखों में			1336.35
xi.	बर्ध किराया - तटीय पोत (xi / ix)	रु0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.57

टीएफपी द्वारा संशोधित गणना

क्र.सं.	विवरण	इकाई	राप कोयला	स्टीम कोयला	जोड़
i.	घात आकार	डीक्यूटी	Upto 45000	45000 से 85000	
ii.	जलयान विरक्त आउटपुट	टन प्रतिदिन	20000	15000	27000
iii.	औसत जीआरटी	टन	22000	22000	44000
iv.	औसत पार्सल आकार	टन	36000	36000	72000
v.	प्रदूषित किए जाने की संभावना वाला टनभार	लाख टन	3.55	3.14	6.69
vi.	बर्ध दिवसों की औसत सं. (vi / iii)	दिन	17.75	20.93	38.68
vii.	बर्ध घंटों की सं. (24 x viii)	घंटे	426	502	928
viii.	घातों की संभावित संख्या (viii)	घातों की सं.	10	9	19
ix.	कुल जीआरटी घंटे	लाख घंटे	94	110	204
x.	राजस्व अपेक्षा	रु0 लाखों में			1336.35
xi.	बर्ध किराया - तटीय पोत (xi / ix)	रु0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			0.569

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास

लीबोएफओटी आधार पर आंतरिक हार्बर में पूर्व घाट 1क दर्श में थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए अपक्रॉट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी—

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन भुगतानद्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ वर्गों की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूली प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह ग्रेडिटेकाओं तथा ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें, जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभावी होंगी।
(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभावी होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा विलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान संवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करते हुए, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (v). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक विल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
(ग). तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के

कार्यान्वयन पर शारित शर्तों में कोई और बदलाव किए जाने की अधिसूचना देते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (viii). उपरोक्तों को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		तटीय पोत (रु० में)
1.	पोत	0.569

टिप्पणियाँ:

- बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए समय पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ को खाली करने तक परिगणित की जाएगी।
- बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि निगरानी आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
- दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष होगा।
“झूठा सिग्नल” तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है और तब भी पाइलट के लिए माँग करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में
			तटीय
(क).	थर्मल कोयला	प्रति मीट्रिक टन	137.53
(ख).	स्टीम कोयला	प्रति मीट्रिक टन	137.53

टिप्पणी:

उपयुक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में बैगनों से कार्गो की उतराई, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टेकयार्ड से रिक्लेमिंग और जलयान पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

4. भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम 5 दिनों हेतु दर	शेष कार्गो के लिए 6वें दिन से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन से आगे के लिए दर
1.	थर्मल कोयला और स्टीम कोयला	1.06	2.12	4.24

टिप्पणियाँ:

- (i). 5 निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (iii). उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नॉभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार:

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रहरित कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए लागू हैं:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
(i).	सफाई, धूल निवारण और पर्यावरण आदि के लिए प्रभार।	1.40

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

* * * *

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 7th June, 2010

No. TAMP/53/2009-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for handling Thermal Coal and Steam Coal in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/53/2009-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 4th day of May, 2010)

The Visakhapatnam Port Trust (VPT) had filed its proposal vide letter dated 26 November 2009 for fixing upfront tariff for mechanised handling of thermal coal and steam coal at the proposed East Quay 1A berth on Design, Built, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. The proposal contained certain gaps. Physical features of the proposed facility were not furnished. The proposal was not accompanied with draft Scale of Rates and reasons for deviations from the norms prescribed in the guidelines with reference to certain factors were not explained. The VPT also did not furnish copy of the Feasibility Report and the list of users / shortlisted bidders or prospective applicants to be consulted in this regard. Therefore, the proposal dated 26 November 2009 was returned to the VPT vide letter dated 4 December 2009 with an advice to file a comprehensive proposal.

2. The VPT has vide its letter dated 6 January 2010 filed a revised proposal addressing some of the points raised by the Authority earlier.

3. The highlights of the proposal are as given below:

(i). The VPT proposes to develop a terminal as integrated mechanized loading terminal on DBFOT basis for coastal loading of thermal coal and steam coal at East Quay 1A in the inner harbour of VPT.

(ii). Physical features:

(a).	Length of the proposed berth	---	280m
(b).	Apron width	---	22.5m
(c).	Draft	---	To cater 14 mtrs. draft vessels in stages duly synchronizing with deepening plans of VPT.
(d).	Storage area	---	25 acres with a stacking capacity of 67.00 lakhs tonnes per annum.

(iii). Capacity of the terminal:

(a). The port has assumed 16% share of handy and handymax vessels (40000 DWT) and 84% share of panamax vessels (80000 DWT) based on vessel deployment pattern as per Clarkson registry.

(b). 3 Million Tonnes Per Annum of imported steam coal was envisaged as back loading for coastal movement to neighbouring ports.

(c). The optimal quay capacity is assessed at 9.40 million tonnes per annum (MTPA) based on the percentage share of capacity of handy & handy size and panamax vessels and ship day out put (loading rate) as per the norms in the guidelines.

(d). The optimal stackyard capacity is assessed at 6.7 MTPA being sum total of the optimal stackyard capacity of thermal coal at 3.72 MTPA and steam coal at 2.98 MTPA. The total storage area of 25 acres is proposed to be equally allotted for stacking the two cargo items for assessing their respective stackyard capacity.

The deviations from norms noticed in the calculation of yard capacity and the reasons given by VPT for the deviations are furnished in the following table:

Item	Norms as per guidelines	Considered by VPT	Reasons given by VPT for deviations
I. Thermal Coal			
(i). Quantity that could be stacked per sq. m. area	3 tonnes per sq. m.	5 tonnes per sq. m.	No reasons given.
(ii). Turnover ratio	12	30	As per guidelines dwell time norm is 25 days which gives 12 turnaround of cargo. As ascertained from one of the prime user agencies 7 days cargo requirement (Minimum inventory) is expected to remain in the port stockpile and the cargo would be moved out from the port as and when imported. Hence, a dwell time of 10 days is considered reasonable and on this basis the turnover ratio of stockpile works out to 30.
II. Steam coal			
(i). Quantity that could be stacked per sq. m. area.	3 tonnes per sq. m.	4 tonnes per sq. m.	Keeping in view the nature of cargo being light in weight and dusty cargo without inherent moisture and the stack height of 5 mtrs. (as asserted from one of the steam coal importers, 4 tonnes of cargo per sq. m. can be stacked). (5 m. x 0.833 per cubic m.)
(ii). Turnover ratio	12	30	As mentioned at Item No. I (ii).

- (e). As per the guidelines, the lower of the optimum quay and optimum stackyard capacity, i.e. 6.70 MTPA is considered as the optimum capacity of the terminal for proposing the upfront tariff.

(iv). Capital cost of the project:

The total capital cost of the project is estimated at Rs.26971.28 lakhs. The break up of the capital cost estimates considered in the upfront tariff calculation is tabulated below:

(Rs. in lakhs)			
Sl. No.	Group		Amount
(1)	Cargo handling activity		
	(a) Civil construction cost	361.14	
	(b) Mechanical & Electrical Works	18285.97	
	(c) Miscellaneous (5% of civil & mechanical cost)	932.36	
	Total		19579.47
(2)	Berthing activity		
	(a) Cost of construction of berth	5200.44	
	(b) Cost of Slope protection works	826.90	
	(c) Berth Fixtures	180.29	
	(d) Ground improvement	590.84	
	(e) Cost of dredging alongside the berth	593.34	
	Total		7391.81
	Total project cost		26971.28

- (a). With regard to the civil cost, the VPT has considered the cost towards dismantling of the existing structure. Further, it has considered the cost of area illumination under civil cost which is grouped under Mechanical and Electrical works cost in the normative list and on the other hand it has considered the cost of Transfer Towers stipulated under civil cost in the guidelines under 'Mechanical & Electrical Works'. Apart from this, the VPT has not considered the cost of Railway tracks, Conveyor galleries, Wagon Tippling station or Dumper House, Marshalling Yard, Roads, etc. prescribed in the normative list of civil works in the guidelines of February 2008.
- (b). The VPT has considered the equipments as per the norms mentioned in the guidelines except wagon tippler and cranes. As against the norm of 2 wagon tipplers, it has considered 1 twin wagon tippler and not included the cost of 2 Nos. Cranes in the capital cost estimation.
- (c). The VPT has stated that the estimates are prepared based on the VPT schedule of rates applicable from 1 June 2008 and the Rate analysis prepared in VPT schedule of rates of 1 June 2008 and with latest amendment no.2 effective from 1 January 2009 and prevailing market rates / quotations for items where rates are not applicable in VPT in respect of civil works. Cost of dredging is worked out based on the rate of Rs.300/cubic metre done by M/s.DCI.

(v). Operating cost:

The operating cost is assessed as per the norms prescribed in the guidelines at Rs.5131.51 lakhs.

- (vi). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.

(vii). Annual Revenue Requirement:

The annual revenue requirement for the proposed loading terminal from the handling activity is assessed as per the guidelines as below:

(Rs. in lakhs)		
Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Total annual operating cost	5131.51
2.	Return on capital employed	3132.71
ANNUAL REVENUE REQUIREMENT		8264.22

(viii). The VPT has apportioned the revenue to various tariff items as per the guidelines as given below:

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Handling charges (98%)	8098.94
2.	Storage charges (1%)	82.64
3.	Miscellaneous charges (1%)	82.64

(ix). The port has proposed handling charges considering the capacity of the terminal and the revenue requirement from the handling charges. Entire movement of thermal coal is anticipated as coastal exports. As regards steam coal, it has stated that rate for foreign cargo will be applicable for steam coal loaded to neighboring ports as origin of cargo is foreign.

(x). In view of the proposed sophisticated mechanised loading terminal, the port has proposed storage charges beyond 10 days as against 25 days prescribed in the guidelines.

(xi). Storage charge is estimated assuming that 17% of cargo capacity will attract storage charge beyond 10 days free period proposed, for an average period of 5 days.

(xii). Berth hire

(a). The capital cost and operating cost are considered by the port in arriving at the proposed berth hire charges.

(b). The operating cost takes into account repairs & maintenance and insurance each at 1% of the capital cost of construction of berth and depreciation as per the Companies Act. The details of operating cost are tabulated below:

Sl. No.	Group	Rs. in lakhs
(i).	Repairs and Maintenance (1% of Rs.7391.81 lakhs)	73.92
(ii).	Insurance (1% of Rs.7391.81 lakhs)	73.92
(iii).	Depreciation (3.34% on Rs.7391.81 lakhs)	246.89
Total		394.73

(c). The revenue requirement is assessed at operating cost plus 16% ROCE as per the norms.

(d). For arriving at the proposed berth hire charges, the port has considered the berth occupancy factor of each category of vessel for thermal and steam coal based on ship day out put and the average parcel size of the vessels. It has assumed GRT of the handy and handymax vessel at 22000 tonnes and GRT of panamax vessel at 44000 tonnes.

(e). The port has arrived at the proposed berth hire charges of Rs.0.83 per GRT per hour. It is stated in the proposal that the proposed charge is for coastal vessel.

The rate for foreign vessel is arrived at by escalating the coastal rate to the extent of concession available to the coastal vessel (i.e. $0.89 \times 100/60$). Accordingly, the rate for foreign vessel is proposed at Rs.1.487 per GRT per hour.

(xiii). To summarise, the upfront tariff cap proposed is as given below:

(a). Berth hire

Sl. No.	Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign-going vessel (in Re)	Coastal vessel (in Re)
1.	Vessel	1.487	0.892

(b). Cargo handling charges

(Rate per metric tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
1.	Thermal coal	120.88	120.88
2.	Steam coal	120.88 *	72.53

* It is stated that Steam coal is imported from a foreign port and unloaded at the berths of VPT / BOT berths and back loaded for neighboring ports is considered as foreign cargo as the origin of the cargo being foreign. Accordingly, rates for foreign will be applicable for such cargo.

(c). Storage charges

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sr. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for the balance cargo	Rate for 11 th day onwards for the balance cargo
1.	Thermal coal & Steam coal	1.45	2.90	5.80

Note: 10 free days shall be allowed.

(d). Miscellaneous charges for sweeping, dust suppression, environment, etc.
— Rs.1.23 / tonne.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 6 January 2010 received from the VPT was circulated to the concerned users / organisation bodies and RFQ applicants (as per the list provided by the VPT) seeking their comments. The comments received from the users / organisation bodies and RFQ applicants have been forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its observations on the comments of the users / organisation bodies and RFQ applicants.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 12 March 2010. The VPT vide its email letter dated 15 April 2010 has furnished its reply alongwith revised proposal. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the VPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of VPT			
		Cargo	Handled by Port		Handled by Vizag Seaport
			Average GRT	Average Parcel	Average GRT Average Parcel
(i).	Average GRT, parcel size of thermal coal and steam coal vessels handled at the port as well as at the private terminal operator Vizag Seaport Private Limited during the last three years 2006-07 to 2008-09 may be furnished.	Steam coal (Import)			
		2006-07	29420	41118	26059 32236
		2007-08	30827	40565	27790 35577

		2008-09	28646	45839	28162	35222																								
		Thermal coal (Export)																												
		2006-07	27326	34877	--	--																								
		2007-08	27536	36880	--	--																								
		2008-09	24156	32329	--	--																								
(ii).	Capacity:																													
	(a). The port has not assumed any share of capesize vessel while assessing the quay capacity. Bearing in mind that the upfront tariff to be fixed is for time horizon 30 years and also the deepening projects envisaged by the port now and in future, kindly confirm no capesize vessels are expected to be handled during the 30 years project period.	Inner Harbour, even after Phase -III deepening can accommodate vessels upto 14 m draft, Cape size vessels which require 18 m. draft can not be handled at inner harbour.																												
	(b). The port may, based on the steam coal vessels handled at its port and also at the private terminal operator i.e. Vizag Seaport Private Limited during the last three years and considering the increased draft envisaged in the proposal, justify the share of vessel distribution pattern assumed in the upfront tariff calculation.	<p>The vessel distribution pattern was assumed basing on the bulk carrier fleet profile of Clarkson Register (January 2008) - for handymax and panamax vessels which is as follows:</p> <table><tr><th>DWT</th><th>No. of vessels</th><th>Percentage share</th></tr><tr><td>40000 - 45000</td><td>472</td><td>16</td></tr><tr><td>45000 - 50000</td><td>500</td><td></td></tr><tr><td>50000 - 60000</td><td>620</td><td></td></tr><tr><td>60000 - 70000</td><td>445</td><td></td></tr><tr><td>70000 - 80000</td><td>876</td><td></td></tr><tr><td>Total</td><td>2441</td><td>84</td></tr><tr><td>Total No. of vessels</td><td>2913</td><td>100</td></tr></table>					DWT	No. of vessels	Percentage share	40000 - 45000	472	16	45000 - 50000	500		50000 - 60000	620		60000 - 70000	445		70000 - 80000	876		Total	2441	84	Total No. of vessels	2913	100
DWT	No. of vessels	Percentage share																												
40000 - 45000	472	16																												
45000 - 50000	500																													
50000 - 60000	620																													
60000 - 70000	445																													
70000 - 80000	876																													
Total	2441	84																												
Total No. of vessels	2913	100																												
	(c). The port has distinguished the stacking factor for steam coal and thermal coal citing that steam coal is a dusty cargo and light in weight. Such distinction is, however, not considered by the port in the loading rate of steam coal.	There is a distinction in the handling rate also.																												
	(d). The stacking height achieved by the port with reference to stacking of thermal coal during the last three years may be furnished.	Average stack height achieved is 4 to 5 meters. However, some of the importers are stacking even upto 8 mtrs. high.																												
	(e). The stacking factor in tonnes / sq. m. and the density of the cargo considered for arriving at the stacking factor of 5 tonnes/ sq. m. may be explained. It is relevant to mention that the Authority while setting upfront tariff for coal terminal (thermal coal) at Tuticorin Port Trust has considered stack height of 6.6 tonnes / sq. m. based on the submissions made by the Tuticorin Port Trust. When stack height of 6.6 tonnes / sq. m. can be achieved by TPT, the reasons why the same cannot be adopted in the case of the VPT may be explained. The stacking factor assumed in the calculation may, therefore, be reviewed in light of the above observations.	<p>The bulk density of the Thermal coal is 0.71 tonnes per cum. 7 mtrs. high compound wall is being constructed as a dust barrier considering the stack of height of 7 meters. Considering a stack height of 7 meters, 5 tonnes per sq. m. can be stacked (7 mtrs. x 0.71 tonne / cum). With regard to steam coal, the nature of cargo being light in weight and dusty cargo without inherent moisture, the stack height of 5 meters is considered being the specific gravity of steam coal is 0.833 tonne / cum. The stacking factor is worked out to 4 tonnes per sq. m.</p> <p>Further, it may not be proper to compare the facility with that of Tuticorin Port as it depends upon the type of the soil and its developments.</p>																												
	(f). It is relevant to mention that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port-on area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity. In view of wide gap observed between the optimal quay and optimal	There is no need to review as there is no mismatch between quay and Yard capacity in the revised proposal.																												

	yard capacity, the port may examine the possibilities of improving the yard capacity by increasing the area to be allotted for storage and also by improving the other parameters considered in assessing the optimal yard capacity.																																					
(iii).	<p>Capital Cost:</p> <p>(a). The capital cost estimates are based on the Schedule of Rates applicable from 1 June 2008 with amendment effected, from 1 January 2009 and for other items for which rates are not available, the prevailing market rate are adopted. The estimates of capital cost based on the prevailing market may be updated.</p> <p>(b). Despite specific advice, port has not furnished documentary support of unit rate adopted in the estimation of civil and equipment cost. The project Feasibility Report does not contain documents validating the estimates. Copies of supporting documents/ calculation/ rate analysis / budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost may be furnished.</p> <p>(c). The basis of estimating the capital cost towards berth apron and approach at Rs.68.38 lakhs may be explained.</p>	<p>The capital cost estimate furnished for civil works are based on the schedule of rates with latest amendments as on 1st January 2010. For the items, which are not available in SR, the prevailing market rates as of January 2010 have been adopted. Budgetary offer have been obtained and updated duly applying necessary taxes and duties prevailing as of April 2010.</p> <p>The documentary support of unit rates adopted in the estimation of civil costs and copies of supporting documents / calculation / rate analysis / budgetary quotations, market rates to justify the estimates of civil costs are furnished. With regard to mechanical equipment, Budgetary offers obtained for ship loader, Reclaimer, Stacker and for HMC are furnished.</p> <p>Berth Apron and Approach comprises of the strengthening part of berth apron as well as approaches which include laying of hard surfacing enabling unhindered cargo handling activity at the approaches as well as berth location. All these activities are identified and worked under the head as indicated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th>Quantity</th><th>Rate</th><th>Total</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Earth work in excavation over areas</td><td>510 m³</td><td>93.60</td><td>47,736</td></tr> <tr> <td>Supplying and filling with gravel/morum</td><td>638 m³</td><td>447.45</td><td>2,85,473</td></tr> <tr> <td>Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 1.1 KM.</td><td>510 m³</td><td>163.57</td><td>8,34,207</td></tr> <tr> <td>Providing sub-base 300 mm thick with morum/gravel</td><td>764 m³</td><td>769.50</td><td>5,87,898</td></tr> <tr> <td>Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick</td><td>574 m³</td><td>1344.20</td><td>7,71,571</td></tr> <tr> <td>Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm</td><td>2548 m³</td><td>824.90</td><td>21,01,845</td></tr> <tr> <td colspan="3">Total for berth length of 215 mts.</td><td>46,34,730</td></tr> <tr> <td colspan="3">Total for berth length of 280 mts.</td><td>60,35,927 or say 60.35 lakhs</td></tr> </tbody> </table> <p>Add: 3% contingencies, 7% project supervising charge and 2.8% work contract tax.</p>	Description	Quantity	Rate	Total	Earth work in excavation over areas	510 m ³	93.60	47,736	Supplying and filling with gravel/morum	638 m ³	447.45	2,85,473	Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 1.1 KM.	510 m ³	163.57	8,34,207	Providing sub-base 300 mm thick with morum/gravel	764 m ³	769.50	5,87,898	Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick	574 m ³	1344.20	7,71,571	Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm	2548 m ³	824.90	21,01,845	Total for berth length of 215 mts.			46,34,730	Total for berth length of 280 mts.			60,35,927 or say 60.35 lakhs
Description	Quantity	Rate	Total																																			
Earth work in excavation over areas	510 m ³	93.60	47,736																																			
Supplying and filling with gravel/morum	638 m ³	447.45	2,85,473																																			
Transportation of debris/excavated earth up to a lead of 1.1 KM.	510 m ³	163.57	8,34,207																																			
Providing sub-base 300 mm thick with morum/gravel	764 m ³	769.50	5,87,898																																			
Providing and laying Water bound macadam 225 mm thick	574 m ³	1344.20	7,71,571																																			
Supplying and laying of high strength M-50 grade precast blocks 200x100x100mm	2548 m ³	824.90	21,01,845																																			
Total for berth length of 215 mts.			46,34,730																																			
Total for berth length of 280 mts.			60,35,927 or say 60.35 lakhs																																			

	<p>(d). In the normative list prescribed in the guidelines, electrical works is grouped under mechanical and electrical equipment. The civil cost includes Rs.46.72 lakhs towards area illumination which is not as per the normative list prescribed in the guidelines. Since the estimation of mechanised equipment already includes Rs.339.89 lakhs towards electrical works and lighting. The reason for estimating Rs.46.72 lakhs under civil cost towards area illumination may be justified.</p>	<p>The observation made by TAMP is correct and the component for area illumination has been included under electrical power & control switch gears etc.</p>
	<p>(e). Transfer towers is stipulated under list of civil work in the guidelines. The port has considered this item under handling equipment which is not as per the guidelines.</p>	<p>Cost of transfer towers has since been considered under civil construction cost.</p>
	<p>(f). Though the equipment cost includes wagon tippler as per the norms prescribed in the guidelines, the civil cost does not include the cost of rail tracks and wagon tipping station or dumper houses. Further, the cost of conveyor galleries, marshalling yard, roads, etc. prescribed in the normative list of civil works in the guidelines are also not included. The port may again confirm that these civil works (mentioned in the guidelines) are not envisaged by the port.</p>	<p>There are five railway lines in the stacking area recently laid by VPT which can be used by the user. With regard to wagon tipping station or dumper houses, there are existing buildings/sheds to be dismantled for development of back up area of the berth which can be utilized as dumper houses. With regard to cost of civil works towards laying of roads, it is to state that already there are existing as well as recently laid roads and vacant buildings.</p> <p>With regard to civil works relating to conveyor gallery, it is to state that an amount of Rs.5.22 crores has been allocated for ground improvement, which includes foundation for conveyor gallery and transfer towers. The cost of Rs.7.90 crores towards ground improvement, which was earlier considered under berth activity, has since been considered under handling activity as per guidelines.</p>
	<p>(g). The civil cost under berth hire activity includes cost of slope protection works, berth fixtures and ground improvement. Confirm that these items form part of berth construction cost as guidelines do not list individual items.</p>	<p>It is confirmed that cost of slope protection works and berth fixtures will form part of berth construction. With regard to ground improvement, the cost is considered under handling activity in the revised proposal.</p>
(iv).	<p>Operating Cost:</p>	
	<p>(a). The unit rate of power considered in the upfront tariff fixation of the multipurpose cargo terminal in February 2009 was Rs.6.20 in the instant proposal. The port has adopted the same unit rate. Confirm whether the unit rate of power considered is the prevailing rate and substantiate it with copy of recent electricity bill.</p>	<p>The unit rate of power i.e. Rs.6.20 ps. is the prevailing rate in vogue.</p>
	<p>(b). As per the upfront tariff guidelines, the license fee has to be estimated as per rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts. The basis on which the unit rate of license fee is estimated for Zone IC along with the working of base rate adopted and the annual escalation applied as per the Government guidelines may be explained. The Authority has not prescribed the lease rent for zone IB. The basis adopted for estimating the lease rental for area proposed to be allotted in this zone may be explained.</p>	<p>With respect to Zone-IB, the authority has not prescribed the lease rental for that Zone. But with respect to adjacent Zone i.e. Zone-IA which has a rate of Rs.2215 per sq. yard i.e. Rs.2650 per sq. m. which has been approved by TAMP. Hence the same has been adopted for Zone-IB also. TAMP approved rate for Zone-IC for quinquennium 2003-08 is Rs.2400 per sq. yard (Rs.2870 per sq. mtr.), which is considered now. As the valuation for 2008-13 period is not yet fixed, 2% escalation is continued. [Calculation sheet for lease rent for Zone-IB and IC is furnished.]</p>

(v).	The reasons for proposing uniform handling rate for thermal coal and steam coal when the handling rates for both these cargo items are different may be explained.	Handling rate differ due to density of the cargo. However, equipment and other infrastructure used is same for both type of coal. Hence, it is rational to propose a single rate. Further, in case of GCB uniform handling rate is reckoned to coking coal and steam coal.
(vi).	The proposal of the port for not allowing concessional tariff in the handling charge for coastal movement of steam coal to neighbouring ports is not found to be as per the coastal concession policy envisaged by the Government which is notified vide Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005. Since the entire cargo of steam coal is envisaged as back loading for coastal movement, it is to be treated as coastal cargo for the purpose of levying tariff. Since both the commodities to be handled are coastal, the rates derived may be taken as coastal rates. Prescribing rate for foreign cargo may be only artificial in this case as the port does not envisage any foreign movement.	The entire back loading of steam coal has now been considered as coastal movement and accordingly concession of 60% is reckoned while arriving the handling rate.
(vii).	Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in berth hire as well as composite handling charge (steam coal), the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The port may confirm that it does not expect to handle foreign vessel / cargo at for the proposed facility.	It is confirmed that no foreign vessel/ cargo will be handled at the proposed facilities.
(viii).	Thermal coal is envisaged to be handled only by panamax vessel and steam coal only by handy / handy max vessels while assessing the quay capacity. Whereas while calculating berth hire a mix of panamax and handy / handy max vessels is considered for each of these cargo items and the share of vessel adopted and share of vessel type considered in the berth hire calculation is found to be different from that assumed in the quay capacity calculation. This inconsistency in the proposal may be corrected.	For both the cargoes, the share of 16% for handy max and 84% for panamax vessels is considered as explained in the proposal.
(ix).	Please furnish an analysis to show that 17% of cargo capacity will attract storage charge. The average dwell time assumed for determining cargo capacity like to attract storage charge may be indicated.	23% of cargo that attracts storage charges is determined as follows: Dwell time : 10 days Free period : 5 days Stay of Vessel at berth : 2.75 days Days that attract storage : 2.3 days Percentage cargo that attract : 23% Storage (2.3 / 10 days x 100
(x).	The capital cost estimates should be updated to reflect the current market position and the indexation in the upfront tariff will be with reference to 1 January 2010.	The rates have been worked out based on Schedule of Rates as on 1 st January 2010.

6.1. A joint hearing in this case was held on 17 March 2010 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VPT and the concerned users / organisation bodies / potential bidders have made their submissions.

- 6.2. At the joint hearing, the VPT was advised to take action on the following points:
- (i). A detailed response of the VPT on the additional information / clarifications sought from the port.
 - (ii). The VPT to reconsider its proposal in order to remove mismatch between quay and yard capacities.

The VPT was allowed one week's time to respond (i.e.) by 23 March 2010.

6.3. M/s. IVRCL Infrastructures & Projects Limited was allowed one week's time to furnish its written comments as agreed by it. However, no comments were received from them till finalisation of this case.

6.4. With reference to the points decided at the joint hearing, the VPT has furnished its reply vide its letter dated 15 April 2010 alongwith a revised proposal. When the discrepancies noticed in the estimation of civil cost were pointed out to the port, the VPT revised its estimates vide its letters dated 22 April 2010 and 24 April 2010 followed by clarification dated 27 April 2010. The main modifications made by the VPT in the revised upfront tariff proposal dated 15 April 2010 and 24 April 2010 filed by VPT are summarised below:

- (i). In the original proposal, quay capacity and yard capacity were assessed at 9.40 Million Tonnes and 6.70 Million Tonnes. In the revised proposal, the yard capacity stands revised to 7.36 Million Tonnes and the quay capacity at 7.82 Million Tonnes. The yard capacity of 7.36 Million Tonnes being the limiting factor, the VPT has pegged the optimal terminal capacity at 7.36 Million Tonnes. In quay capacity calculation, the handling rates for thermal coal by handymax vessels and panamax vessels are maintained as per norms at 20,000 tonnes and 40,000 tonnes per day respectively, the handling rates for steam coal by handymax vessels and panamax vessels are considered at 15,000 tonnes and 27,000 tonnes per day respectively as against the respective norm of 20,000 tonnes and 40,000 tonnes.
- (ii). Cost of berth apron and approach earlier estimated at Rs.68.38 lakhs revised to Rs.57.21 lakhs due to rectification of arithmetical error.
- (iii). The estimated cost of Rs.590.84 lakhs towards ground improvement earlier considered by it under the capital cost of berthing services is now considered under civil cost of cargo handling activity at a higher level of Rs.673.75 lakhs due to revision in estimate.
- (iv). Cost of Rs.46.72 lakhs towards area illumination earlier considered under civil cost of cargo handling activity is now clubbed with the estimated cost of electrical power and control switch gears listed under normative list of equipments.
- (v). The estimated cost of Transfer Towers of Rs.192.61 lakhs earlier considered under capital cost of equipment which is not under the normative list of equipments is now considered under civil cost of cargo handling activity.
- (vi). The earlier estimated amount of Rs.3965.36 lakhs towards cost of 2 numbers ship loaders is revised to Rs.4937.43 lakhs.
- (vii). VPT had earlier proposed 2 numbers of each Reclaimer and Stacker, which are as per the norms prescribed in the guidelines. In the revised proposal, the port has proposed 1 reclaimer and 1 stacker and 1 stacker-cum-reclaimer. The stacker-cum-reclaimer does not figure in the normative list of equipment. The aggregate cost of reclaimers and stackers has been revised from Rs.6117.98 lakhs to Rs.8970.78 lakhs to meet the cost of 1 reclaimer, 1 stacker and 1 stacker-cum-reclaimer.
- (viii). The earlier estimated cost of wagon tippler has been revised from Rs.1699.44 lakhs to Rs.2447.20 lakhs.

- (ix). Consequent to the above modifications, the capital cost of berthing service, cargo handling service and the total capital cost are revised by the port.

The total capital cost has been revised from Rs.269.71 crores to Rs.313.39 crores.

- (x). The estimation of operating cost is also modified with reference to the revised capital cost estimation.
- (xi). The proposal envisages un-loading of the cargo from the wagons, stacking of the cargo at stackyard and reclaiming the cargo from the stackyard and loading onto ship.
- (xii). The revised Annual Revenue Requirement is as given below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)	
		For Cargo handling	For Berth-hire
1.	Capital cost		
	(a). Civil	1169.62	6262.16
	(b). Mechanical & Electrical equipment	22712.71	--
	(c). Miscellaneous	1194.12	--
	Total Capital Cost	25076.45	6262.16
2.	ROCE at 16%	4012.23	1001.95
3.	Operating Cost	6321.66	334.40
4.	Total Revenue Requirement	10333.89	1336.35

- (xiii). The free storage period has been revised from 10 days to 5 days.
- (xiv). The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated Annual Revenue Requirement is as follows:

- (a). Berth hire charges:

Rate per GRT per hour or part thereof
Foreign going rate
(in Re)
0.57

- (b). Thermal coal and Steam coal handling charges:

Cargo	(Rate in Rs. per tonne)	
	Foreign	Coastal
Thermal coal	167.26	167.26
Steam coal	167.26	100.36

- (c). Storage charges (beyond free period)

- Free period: 5 days
- Storage charge for the balance cargo remaining beyond the free period

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs. per tonne per day or part thereof
1.	For 1 st 5 days	1.22
2.	6 th to 10 th day	1.83
3.	11 th day onwards	2.44

- (d). Miscellaneous charges is proposed at Rs.1.40 per tonne to cover the services sweeping, dust suppression, environment, etc.

(v). Capital Cost:

The revised capital cost for the thermal and steam coal terminal estimated by the VPT is Rs.313.39 crores of which Rs.62.62 crores is allocable to berthing activity and Rs.250.77 crores for cargo handling services as explained hereunder:

(a). Berthing activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the civil cost as per the estimates of the Port Trust.

The length of the mechanised steam coal berth is envisaged to be 280 metres and the width of the berth at 22.50 metres. The cost of berth is estimated at Rs.56.69 crores. This includes estimated cost of Rs.7.38 crores towards construction of slope protection walls plus Rs.1.80 crores towards berth fixtures. The VPT has clarified that construction of slope protection walls and berth fixtures are part of berth construction.

- (ii). The VPT has estimated Rs.5.93 crores towards dredging alongside the berth adopting the unit rate of Rs.300/cum based on the work done by M/s.Dredging Corporation of India. In the recently concluded proceedings relating to fixation of upfront tariff for handling coking coal and steam coal vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009, the unit rate of Rs.300 per cubic metre reported by the VPT was relied upon by this Authority.

(b). Cargo handling activity:

- (i). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The estimated civil cost does not include the cost of rail tracks and wagon tipping station or dumper houses or marshalling yard.

The port has clarified that it has recently laid five railway lines in the stacking area which can be used by the users. Likewise, the existing civil structures are required to be dismantled for development of backup area which can be used as dumper houses.

The VPT has not considered the cost of laying roads on the ground that roads already exist and it has also recently laid roads.

One of the items listed under civil works as per guidelines is conveyor galleries. The port has considered cost of ground improvement under civil works and clarified that ground improvement includes cost of laying foundation for conveyor gallery.

- (ii). Equipment cost:

- (a). The normative list of equipment prescribes 2 nos. of reclaimers and 2 stackers amongst other equipment, whereas the VPT has considered one reclaimer, one stacker and one stacker-cum-reclaimer.

The difference in equipment with reference to the norms stipulated is only on one equipment i.e. one reclaimer cum stacker. The port proposes deployment of one reclaimer-cum-stacker instead of one reclaimer and one stacker separately. Earlier, the VPT in the upfront tariff fixation for coking coal and thermal coal had considered deployment of one reclaimer-cum-stacker instead of one reclaimer and one stacker separately which was relied upon by this Authority vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November 2009.

- (b). The normative list of equipment prescribes two nos. wagon tippler and two cranes, among other equipment. The VPT has considered one no. wagon tippler and not considered cranes.
- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and engineering / supervision charge.

With reference to the doubt raised by Sical Logistics about the rate of Work Contract Act, the VPT has clarified that 2.8% considered by it is as per the existing tax regime in the State.

The unit cost of stacker-cum-reclaimer (Rs.32.62 crores), wagon tippler (Rs.24.47 crores), metal detectors and weighers (0.57 crores), workshop equipment (Rs.1.13 crores), and electric power & control switch gears (Rs.3.87 crores) considered by VPT are not supported by budgetary offer and the cost for the respective items reported by VPT is, however, relied upon.

The cost of belt conveyors (Rs.56.65 crores) and Payloaders and Dozers (Rs.1.36 crores) are as per the position relied upon by this Authority in the upfront tariff Order dated 27 November 2009.

In respect of civil cost, the Port has clarified that the estimates are prepared based on the VPT schedule of rates with latest amendments as on 1 January 2010. For the items where rates not available in the schedule of rates, rates prevailing in the market rates as on 1 January 2010 are considered.

For the reasons explained by the port, this Authority relies on the estimates furnished by the port. It is notable that none of the users or bidders have any objection on the civil and equipment cost estimated by the VPT.

- (iv). The VPT has estimated miscellaneous capital cost at 5% on the civil and equipment cost, which is found to be in line with the norm prescribed in the guidelines.
- (v). The capital cost for berth hire service at Rs.62.62 crores and cargo handling service at Rs.250.77 crores summing to Rs.313.39 crores is considered. Incidentally, the estimates considered by us are at the levels reported by the port. It may be relevant here to mention that the capital cost estimates are based on the schedule of rates as of 1 January 2010, as reported by the port.
- (vi). The TNEB has requested to reduce the return to 12% on the ground that 16% return is very high. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed from time to time by this

Authority and the rate in force currently is 16%. Hence, the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to Rs.10.02 crores for berth hire, service and Rs.40.12 crores for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The VPT has considered power consumption at 1.40 units per tonne as prescribed in the upfront tariff guidelines for the normative fleet of equipment.

The unit cost of power considered by the VPT is Rs.6.20. Even in the upfront tariff earlier determined in November 2009 for coking coal and steam coal and in February 2009 for multipurpose cargo berth and liquid cargo berth, the VPT had indicated the unit rate of power at Rs.6.20 which was considered by this Authority. Thus, the power cost works out to Rs.639.20 lakhs for the optimal terminal capacity of 7.36 Million Tonnes.

- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets, is found to be in order as per the norms stipulated in the guidelines.
- (d). Lease rentals is calculated for 1,01,200 sq. mtrs. of total area in Zone IB and Zone IC. The VPT has estimated the lease rent based on the rate approved by this Authority for quinquennium of 2003-08. Annual escalation is considered @ 2% per annum as per the existing schedule of rates from the years 2004-05 onwards to 2009-10. The port has clarified that the rate for land (to be) allotted in Zone IB is not approved by this Authority, hence the unit rate is considered at the existing lease rent applicable for Zone IA which is adjacent and analogous to Zone IB.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005- VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. Till such time any revision takes place, the existing Scale of Rates continues.

Recognising the specific provision in the upfront tariff guidelines requiring estimation of this item based on the existing lease rental prescribed in the Scale of Rates of the Major Port Trusts, the estimate of the VPT for this item, which is based on the rate approved by this Authority for quinquennium of 2003-08 with approved annual escalation of 2% and application of the approved rate applicable for Zone-1A to Zone-1B as proposed by the VPT, is considered without any change.

In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the proposed EQ-1A terminal, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

- (e). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been considered in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.

- (a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at Rs.10333.89 lakhs which is an aggregate of operating cost of Rs.6321.66 lakhs and Return on a capital cost of Rs.4012.23 lakhs.

- (b). As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.

- (c). As brought out earlier, the handling rate assumed for steam coal is different from thermal coal. To a query regarding proposing uniform handling rate for steam coal and thermal coal, the VPT has clarified that the handling rate differs due to the density of the cargo and insisted upon prescribing uniform rate. The upfront tariff guidelines do not explicitly require prescribing separate rates for different categories of coal. Incidentally, in the case of GCB at VPT, uniform handling rate was prescribed for coking coal and steam coal. Thus, based on the optimal capacity of the terminal assessed at 7.36 MTPA, the composite handling rate to meet the estimated revenue requirement of Rs.10127.21 lakhs from cargo handling service works out to Rs.137.53 per tonne, which is comparable with the handling rate of Rs.131.94 per tonne approved in the Order dated 27 November 2009 fixing upfront tariff for handling coking coal and steam coal in the GCB of VPT.

As per the coastal concessional policy envisaged by the Government, coastal cargo other than some specified commodities like thermal coal enjoys concessional rates for coastal movement. The VPT has treated the entire back loading of steam coal as coastal movement and proposed concessional rate loading the revenue impact of such concession on the rate for handling thermal coal. Since both the commodities, thermal coal and steam coal, to be handled at the terminal are coastal, the rate of Rs.137.53 per tonne is considered as coastal rate applicable for both cargo. It is noteworthy that the VPT has categorically stated that no foreign cargo will be handled at the terminal. Allowing concession for

coastal cargo as per the Government policy arises with reference to the rate determined for foreign cargo. Since this terminal is stated to be handling only coastal movement, the question of determining foreign cargo rate does not arise and, therefore, a separate rate for coastal cargo. The rate determined is for coastal movement alone.

- (d). Composite handling charge proposed by the VPT includes charges for unloading of the cargo at the stackyard, transfer upto the point of storage, storage, at the stackyard upto 5 days free period, reclaiming from stackyard, loading on to the vessel including wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (e). The VPT has assumed that 23% of the total cargo will attract demurrage. It has proposed the rate for the first slab (6th day to 10th day) at 1.22 per tonne. For the subsequent slabs, the proposed rate is 150% and 133% of the respective preceding slab.

The unit storage charge proposed by the VPT has been modified considering a turnover ratio of 33 and 5 free days and 2.2 days for average vessel's stay at berth. Accordingly, the percentage of total cargo that will attract demurrage works out to 35% and the average number of days for which the storage charge will be earned works out to 3.8 days.

Consequently, the storage charge for the first slab is Rs.1.06 per tonne per day or part for the first slab as against Rs.1.22 proposed by VPT. The rates for the subsequent slabs are determined at twice that of the preceding slab as per the approach adopted in the fixation of upfront tariff for coking coal and steam coal vide Order dated 27 November 2009.

- (f). The tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at Rs.1.40 per tonne as proposed by VPT. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment safety etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service works out to Rs.1336.35 lakhs as estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The VPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.0.57 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The optimal capacity of the terminal is limited by the yard capacity. Accordingly, the quantum of thermal coal and steam coal is considered at 7.36 MTPA i.e. at the level determined in the yard capacity calculation. The percentage share of handymax / panamax vessels bringing thermal coal and steam coal furnished by the VPT is taken as the base for distributing the thermal coal and steam coal capacity. The berth hire works out to Re.0.57 per GRT per hour (calculation attached as part of Annex - I).

- (h). The VPT, while proposing berth hire charges, has treated the derived rate of Re.0.57 as coastal rate and has proposed a rate of Re.0.95 for foreign going vessel by escalating the coastal rate artificially. Since the VPT has stated that no foreign vessels will be handled at the proposed terminal, the question of prescribing rate for foreign going vessel does not arise.

- (viii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, Day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT.
- (ix). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as 'users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator', 'berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail', 'penal berth hire for a false signal', 'non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect delivery/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator' proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule for coal terminal.
- (x). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 January 2010 as reported by the VPT, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

9.2. As specified in clauses 2.9.1 and 2.9.2 of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for handling thermal coal and steam coal at Visakhapatnam Port Trust attached as **Annex - II**.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT./III/4/143/10-Exty.]

ANNEX-1

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR COAL TERMINAL AT THE PROPOSED EQ-1A BERTH OF
VISAKHAPATNAM PORT TRUST

Rs. in lakhs

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the VPT			Estimates considered by TAMP
		Proposal vide letter dated 6 January 2010	Revised proposal vide letter dated 14 April 2010	As modified vide letter dated 24 April 2010	
A	Optimal capacity				
I	Optimal Quay Capacity				
(a)	Share of Vessel Size				
	Percentage share of capacity of Capesize vessels (S1)	0%	0%	0%	0%
	Percentage share of vessels of capacity 45000 to 80000 DWT (S2)	84%			
	for Thermal Coal (S2.1)		39.50%	39.50%	39.50%
	for Steam Coal (S2.2)		44.50%	44.50%	44.50%
	Percentage share of vessels of capacity upto 45000 DWT (S3)	16%			
	for Thermal Coal (S3.1)		7.50%	7.50%	7.50%
	for Steam Coal (S3.2)		8.50%	8.50%	8.50%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)				
	- Capesize vessels (P1)	0	0	0	0
	- Vessels of capacity 45000 to 80000 DWT (P2)	40000			
	for Thermal Coal (P2.1)		40000	40000	40000
	for Steam Coal (P2.2)		27000	27000	27000
	- Vessels of capacity upto 45000 DWT (P3)	20000			
	for Thermal Coal (P3.1)		20000	20000	20000
	for Steam Coal (P3.2)		15000	15000	15000
(c)	Quay Capacity = $0.7 \times ((S1 \times P1) + (S2 \times P2) + (S3 \times P3)) \times 365$	9402400	7815745	7815745	7815745
	Quay Capacity in million tonnes	9.40	7.82	7.82	7.82
II	Optimal Yard Capacity				
(a)	Area of yard made available by the Port (in sq. m.) (A)	101200	101200	101200	101200
	for Thermal Coal	50600	50600	50600	50600
	for Steam Coal	50600	50600	50600	50600
(b)	Area available for stacking (%) (U)	70%	70%	70%	70%
(c)	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)				
	for Thermal Coal	5	5	5	5
	for Steam Coal	4	4	4	4
(d)	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	30	33	33	33
(e)	Total Yard Capacity (in tonnes)	6694380	7363818	7363818	7363818
	for Thermal Coal	3719100	4091010	4091010	4091010
	for Steam Coal	2975280	3272808	3272808	3272808
(f)	Total Yard Capacity (in million tonnes)	6.70	7.36	7.36	7.36
III	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)	6.70	7.36	7.36	7.36

B	Capital Cost				
I	Cargo Handling Activity	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)
(a)	Civil Cost				
	- Berth Apron and Approach	68.38	68.38	57.21	57.21
	- Storage Yards, Building, Water supply & Sewerage	54.84	54.84	54.85	54.85
	- Dismantling of existing structures & reconstruction of compound wall	191.20	191.20	191.20	191.20
	- Ground Improvement	--	590.84	673.75	673.75
	- Drive houses & Transfer houses	--	192.61	192.61	192.61
	- Area illumination	46.72	--	--	--
	Subtotal (a)	361.14	1097.87	1169.62	1169.62
(b)	Equipment Cost				
	- Ship Loader 1500 TPH (2 Nos.)	3965.36	4937.43	4937.43	4937.43
	- Reclaimer 1500 TPH (2 Nos.)	3398.88	--	--	--
	- Reclaimer 1500 TPH (1 No.) (Norms: 2 Nos.)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- Stacker cum Reclaimer 1 No. (not included in the normative list of equipment and proposed against 1 No. Reclaimer & 1 No. Stacker)	--	3261.79	3261.79	3261.79
	- Twin Wagon Tippler 1500 TPH (1 No.) (Norms: 2 Nos.)	1699.44	2447.20	2447.20	2447.20
	- Stackers 1500 TPH (2 Nos.)	2719.10	--	--	--
	- Stackers 1500 TPH (1 No.) (Norms: 2 Nos.)	--	2447.20	2447.20	2447.20
	- Belt Conveyors 3000 TPH	5664.79	5664.79	5664.79	5664.79
	- Metal Detectors & Weighers (4 + 2 Nos.)	56.65	56.65	56.65	56.65
	- Drive houses & Transfer houses	192.60	--	--	--
	- Pay Loaders & Dozers (2 Nos. each)	135.96	135.95	135.95	135.95
	- Work Shop equipment	113.30	113.30	113.30	113.30
	- Electric Power & Control switch gears	339.89	386.61	386.61	386.61
	Subtotal (b)	18285.97	22712.71	22712.71	22712.71
(c)	Miscellaneous (5% on (a) and (b))	932.36	1190.53	1194.12	1194.12
	Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)	19579.47	25001.11	25076.45	25076.45
II	Capital Cost For Berthing Services				
(a)	Construction of berth	5200.44	5200.44	4750.08	4750.08
(b)	Construction of slope protection works	826.90	826.90	738.45	738.45
(c)	Berth Fixtures	180.29	180.29	180.29	180.29
(d)	Ground Improvement	590.84	--	--	--
(e)	Dredging cost	593.34	593.34	593.34	593.34
	Total Capital cost for berthing services (a to e)	7391.81	6800.97	6262.16	6262.16
III	TOTAL PROJECT CAPITAL COST (I + II)	26971.28	31802.08	31338.61	31338.61
C	Operating Cost				
I	Cargo Handling Activity	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)	(Rs. In lakhs)
(a)	Power Cost (1.4 units per ton @ Rs. 6.20 / unit)	581.56	639.20	639.20	639.20
(c)	Repair & Maintenance				
	- Civil Assets (1% on civil work)	3.61	10.98	11.70	11.70
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	1280.02	1589.89	1589.89	1589.89
(d)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	195.79	250.01	250.76	250.76
(e)	Depreciation				
	- Civil Structures (@ 3.34%)	12.06	36.67	39.07	39.07
	- Mechanical & Electrical (@ 10.34%)	1890.77	2348.49	2348.49	2348.49
(h)	License Fee	188.73	188.73	188.73	188.73
(i)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	978.97	1250.06	1253.82	1253.82
	Total Operating Cost	5131.51	6314.03	6321.66	6321.66

D	Revenue Requirement & proposed tariff			
I	Cargo Handling charge			
(a)	Revenue Requirement			
	(i) Total Operating Cost	5131.51	6314.03	6321.66
	(ii) Return on capital Employed @ 16%	3132.72	4000.18	4012.23
	(iii) Total Revenue requirement from cargo handling activity	8264.23	10314.21	10333.89
(b)	Apportionment of Revenue Requirement			
	(i) Coal Handling Charges (98% of ARR)	8098.95	10107.93	10127.21
	(ii) Storage Charges (1% of ARR)	82.64	103.14	103.34
	(iii) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	82.64	103.14	103.34
	(iv) Total Revenue requirement from cargo handling activity	8264.23	10314.21	10333.89
(c)	Proposed tariff per tonne rate			
	(i) Coal Handling Charge (Composite)			
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	8098.95	10107.93	10127.21
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	6.70		
	for Thermal Coal	0	4.09	4.09
	for Steam Coal	0	3.27	3.27
	Composite Handling Charge - Cargo wise	120.88		
	for Thermal Coal	0	166.94	167.26
	for Steam Coal (Coastal)	0	100.16	100.36
	(ii) Storage Charge			
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	82.64	103.14	103.34
	- % of Cargo to attract storage charge	17%	23%	23%
	- Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)	11.39	16.94	16.94
	- Free period	10 days	5 days	5 days
	- Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	- First five days	1.45	1.22	1.22
	- 6th day to 10th day	2.90	1.83	1.83
	- 11th day onwards	5.80	2.44	2.44
	(iii) Miscellaneous Charge			
	- Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	82.64	103.14	103.34
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	6.70	7.36	7.36
	- Miscellaneous Charge per tonne	1.23	1.40	1.40
II	BERTH HIRE CHARGES			
(a)	Revenue Requirement	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)	(Rs. in Lakhs)
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	73.92	68.01	62.62
	(ii) Depreciation (@ 3.34%)	246.89	227.15	209.16
	(iii) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	73.92	68.01	62.62
	Subtotal (a)	394.73	363.17	334.40
(b)	Return on capital Employed @ 16%	1182.69	1088.16	1001.95
(c)	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	1577.42	1451.33	1336.35
(d)	Berth hire Charge			
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in Re	1.48	1.03	0.95
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re	0.89	0.62	0.57

BERTH HIRE COMPUTATION

Furnished by VPT vide letter dated 6 January 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal		Steam Coal		Total
i.	Average DWT	Tonnes	Upto 45000	45000 to 85000	Upto 45000	45000 to 85000	
ii.	Ratio	Tonnes	9%	47%	7%	37%	100%
iii.	Ship day output	Tonnes per day	20000	40000	15000	27000	
iv.	Average GRT	tonnes	22000	44000	22000	44000	
v.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	36000	72000	
vi.	Tonnage expected to be handled	Lakh Tonnes	603000	3149000	469000	2479000	6700000
vii.	Average no of berth days (vi / iii)	Days	30	79	23	62	194
viii.	No of berth hours {24 x (viii)}	hours	720	1896	552	1488	4656
ix.	Expected number of vessels (vi/v)	No of vessels	17	44	13	34	108
x.	GRT hours (iv x viii)	Lakh hours	158	834	121	655	1768
xi.	Total GRT hours	Lakh hours	992		776		1768
xii.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1577.42
	Berth hire - coastal vessel (xii/xi)	Re per GRT. per hour or part thereof					0.89

Furnished by VPT vide letter dated 14 April 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal		Steam Coal		Total
i.	Vessel Size.	DWT	Upto 45000	45000 to 85000	Upto 45000	45000 to 85000	
ii.	Handling Rate	Tonnes per day	20000	40000	15000	27000	
iii.	Average GRT	tonnes	22000	44000	22000	44000	
iv.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	36000	72000	
v.	Tonnage expected to be handled	Lakh Tonnes	6.55	34.36	5.24	27.49	73.64
vi.	Average no of berth days (vi / iii)	Days	33.00	86.00	35.00	101.00	255
vii.	No of berth hours {24 x (vii)}	hours	792	2064	840	2424	6120
viii.	Expected number of vessels (vi/v)	No of vessels	18	48	15	38	119
ix.	Total GRT hours	Lakh hours	174	908	185	1067	2334
x.	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1451.33
xi.	Berth hire - coastal vessel (xi/ix)	Re per GRT per hour or part thereof					0.62

Furnished by VPT vide letter dated 24 April 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal		Steam Coal		Total
i.	Vessel Size	DWT	Upto 45000	45000 to 85000	Upto 45000	45000 to 85000	
ii.	Ship day output	Tonnes per day	20000	40000	15000	27000	
iii.	Average GRT	tonnes	22000	44000	22000	44000	
iv.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	36000	72000	
v.	Tonnage expected to be handled	Lakh Tonnes	6.55	34.36	5.24	27.49	73.64
vi.	Average no of berth days (vi / iii)	Days	33.00	86.00	35.00	101.00	255
vii.	No of berth hours {24 x (vii)}	hours	792	2064	840	2424	6120
viii.	Expected number of vessels (vii/v)	No of vessels	18	48	15	38	119
ix.	Total GRT hours	Lakh hours	174	908	185	1067	2334
x	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1336.35
xi	Berth hire - coastal vessel (xi / x)	Re. per GRT per hour or part thereof					0.57

Modified calculation by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Thermal Coal		Steam Coal		Total
i.	Vessel Size	DWT	Upto 45000	45000 to 85000	Upto 45000	45000 to 85000	
ii.	Ship day output	Tonnes per day	20000	40000	15000	27000	
iii.	Average GRT	tonnes	22000	44000	22000	44000	
iv.	Average parcel size	tonnes	36000	72000	36000	72000	
v.	Tonnage expected to be handled	Lakh Tonnes	3.55	37.36	3.14	29.59	73.64
vi.	Average no of berth days (v / ii)	Days	17.75	93.40	20.93	109.59	242
vii.	No of berth hours {24 x (vi)}	hours	426	2242	502	2630	5800
viii.	Expected number of vessels (vii/v)	No of vessels	10	52	9	41	112
ix.	Total GRT hours	Lakh hours	94	986	110	1157	2348
x	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1336.35
xi.	Berth hire - coastal vessel (xi / x)	Re. per GRT per hour or part thereof					0.569

ANNEX-II

VISAKHAPATNAM PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED HANDLING OF THERMAL COAL AND STEAM COAL AT EAST QUAY 1A BERTH AT INNER HARBOUR ON DBFOT BASIS

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign going vessel" means any vessel other than a Coastal vessel.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.

- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels : likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof
		Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0.569

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupied the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to non-availability / break down of terminal operator's equipment or power failure or any reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.
"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

3. CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees
			Coastal
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	137.53
(b).	Steam coal	Per Metric Tonne	137.53

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the wagons, storage at the stackyard up to a free period of 5 days reclaiming from stackyard and loading on to ship including wharfage and supply of labour whenever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in Rs. per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 th day to 10 th day for the balance cargo	Rate for 11 th onwards for the balance cargo
1.	Thermal coal & Steam coal	1.06	2.12	4.24

Notes:

- (i). 5 free days shall be allowed. Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the Port premises. For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable of coking coal and steam coal handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in Rs.)
(i).	Charges for Sweeping, dust suppression and environment etc.	1.40

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.
